Carl Schmitt

TIERRA Y MAR

NOTA DEL EDITOR

La presente edición de *Tierra y mar* se basa en la tercera edición alemana, la última supervisada por el autor, publicada en 1981 por Maschke-Hohenheim, Köln-Lövenich, y más tarde reimpresa por la editorial Klett-Cotta, de Stuttgart, en 1993 y en 2001 (4.ª reimpresión). Para la traducción española se ha tenido en cuenta la realizada sobre la primera edición alemana de 1942, debida a Rafael Fernández-Quintanilla y publicada por el Instituto de Estudios Políticos en 1952. No obstante, dicha traducción ha sido revisada para acomodar el texto al de la tercera edición alemana.

Los títulos de los capítulos han sido tomados de la primera edición. Gran parte de las notas del editor, de la edición italiana de Adelphi, Milano, 2002.

TIERRA Y MAR

Una reflexión sobre la historia universal

Contada a mi hija Anima

1
PRIMERA MIRADA SOBRE LA TIERRA Y EL MAR

El hombre es un ser terrestre, un ser que pisa la tierra. Se sostiene, camina y se mueve sobre la tierra firme. Ella es el punto de partida y de apoyo. Ella determina sus perspectivas, sus impresiones y su manera de ver el mundo. No sólo su horizonte sino también su modo de andar, sus movimientos y su figura son los de un ser que nace en la tierra y se mueve sobre la tierra. El astro que habita lo llama él «la tierra», aunque es evidente que en lo que respecta a su superficie, son de agua casi tres cuartas partes y tan sólo una de suelo firme y que las grandes masas continentales son como islas que emergen de ella. Desde que sabemos que esta tierra nuestra tiene la forma de una bola, hablamos con la mayor naturalidad del «globo terráqueo» y de la «esfera terrestre». Encontraríamos extraño el tener que imaginar un «globo oceánico» o una «esfera marítima».

Toda nuestra actual existencia, dicha o desgracia, gozo o dolor, son para nosotros vida «terrena» y —según los casos— paraíso terrenal o valle de lágrimas. Se explica así que en muchos mitos y leyendas, donde los pueblos han conservado sus más íntimos y viejos recuerdos y experiencias, aparezca la tierra como madre augusta de la humanidad.

Fue la más antigua de todas las divinidades. Libros sagrados nos cuentan que el hombre viene de la tierra y a la tierra ha de volver. La tierra es su raíz materna y él mismo no es, por consiguiente, sino un hijo de ella.

En su prójimo ve al coterráneo y al autóctono. Entre los cuatro elementos tradicionales —tierra, agua, fuego y aire— es la tierra el destinado al hombre y el que le determina con mayor fuerza.

La idea de que la existencia humana pudiera estar influida por otro de los cuatro elementos con tanto vigor como por la tierra aparece, a primera vista, sólo como fantástica posibilidad. El hombre no es pez, ni pájaro, y menos aún un ser ígneo, si es que éstos existiesen.

¿Son, por tanto, la existencia humana y la humana naturaleza algo puramente terrestre en su esencia y sólo vinculado a la tierra? ¿Son los otros elementos, en realidad, materias de segundo orden asociadas a aquélla? La cosa no es tan sencilla. El problema de la posibilidad de una existencia humana distinta de la puramente terrestre está más cerca de lo que imaginamos. Precisas tan sólo llegarte a la orilla del mar y levantar la vista. Tu horizonte abarca ya la grandiosa superficie de las aguas. Es curioso que el hombre, cuando se halla en una costa, mira, por impulso natural, de la tierra al mar y no a la inversa, del mar hacia la tierra. Entre los recuerdos profundos, inconscientes muchas veces, de los hombres, son agua y mar el misterioso origen de toda vida. La mayoría de los pueblos recuerda en sus mitos y leyendas no sólo a seres nacidos de la tierra, sino también a dioses y hombres salidos del mar. Todos hablan de hijos e hijas de los mares y océanos. Afrodita, diosa de la belleza femenina, surgió de la espuma de las olas. El mar ha producido también otras criaturas, y más adelante conoceremos «hijos del mar» y a feroces «espumadores del mar» que guardan muy poca semejanza

con aquella sugestiva descripción de la femenina belleza nacida de las espumas. Repentinamente ves aquí un mundo distinto al de la tierra y el suelo firme. Podrás comprender ahora por qué poetas, filósofos y naturalistas buscarán en el agua el comienzo de la vida toda, y por qué Goethe canta en solemne verso:

> Todo ha surgido del agua,
> todo es sustentado por el agua;
> concédenos, océano, tu eterno reinar[*].

Generalmente se considera al filósofo griego Tales de Mileto (*ca.* 500 a. C.) como fundador de la doctrina que ve en el agua el origen de todo ser. Pero tal concepción es más antigua y a la vez más moderna que Tales; es eterna. Últimamente, en el pasado siglo XIX, fue Lorenz Oken, erudito alemán de gran talla, quien explicó al hombre y la vida toda partiendo del mar. También en los estudios sobre el origen de las especies debidos a los naturalistas seguidores de Darwin, se ven sobrepuestos y yuxtapuestos en series diversas, peces y animales terrestres. Habitantes del mar figuran allí como antepasados del hombre. La prehistoria y la protohistoria de la humanidad parecen corroborar ese origen oceánico. Notables investigadores han descubierto que junto a pueblos «autóctonos», es decir, nacidos en la tierra, han existido pueblos «autothalásicos», determinados exclusivamente por el mar, que nunca habían hallado la tierra y que sólo querían saber del suelo firme que era el límite de su pura existencia marina. En las islas de los mares del Sur, entre los navegantes polinesios, kanacos y sawoioris, se pueden reconocer aún los últimos vestigios de tales hombres-peces. Toda su existencia, su mundo imaginativo y su lenguaje, estaban vinculados al mar. Nuestras nociones de espacio y tiempo, adquiridas tierra adentro, son para ellos tan ajenas e incomprensibles, como apenas imaginable es para nosotros, hombres terrestres, el mundo de aquellos seres genuinamente marinos.

Por tanto, se plantea una pregunta: ¿cuál es nuestro elemento?, ¿somos criaturas de la tierra o del mar? No puede contestarse con una simple disyuntiva. Mitos primitivos, modernas hipótesis naturalistas y los resultados de la investigación protohistórica dejan abiertas ambas posibilidades.

2
¿QUÉ ES UN ELEMENTO?

La palabra «elemento» precisa una breve aclaración. Desde los tiempos del citado filósofo Tales, desde los pensadores presocráticos de la filosofía natural jónica, es decir, desde el año 500 aproximadamente antes de nuestra era, los pueblos europeos hablan de cuatro elementos. De entonces acá, pese a toda crítica científica, se ha mantenido viva e indestructible la idea de los cuatro elementos: tierra, agua, aire y fuego.

La moderna ciencia natural ha descompuesto esos cuatro elementos prístinos y distingue hoy más de noventa de estructura por completo diferente, entendiendo por tal todo cuerpo simple que no puede ser descompuesto ni disuelto por los actuales procedimientos químicos. Los elementos con que opera en la práctica y en la teoría sólo el nombre tienen de común con aquellas cuatro materias originarias. Hoy día ningún físico ni químico diría que uno de los cuatro elementos antiguos sea el único cuerpo simple del mundo, como habían afirmado, del agua, Tales de Mileto; del fuego,

---

[*] *Alles ist aus dem Wasser entsprungen / alles wird durch das Wasser erhalten / Ozean gönn' uns dein ewiges Walten* (*Fausto,* vv. 8435-8437). [*N. del E.*]

Heráclito de Éfeso; del aire, Anaxímenes de Mileto, y de una combinación de los cuatro, Empédocles de Agrigento.

El determinar tan sólo lo que es realmente cuerpo simple, materia prima, radical y raíz, nos llevaría a interminables problemas, tanto físico-naturales como metafísicos y gnoseológicos.

No obstante, para nuestra reflexión histórica, no necesitamos apartarnos de nuestros cuatro elementos clásicos. Son para nosotros nombres sencillos y claros, caracterizaciones globales que apuntan a varias de las magnas posibilidades de la existencia humana. Podemos, por tanto, seguir utilizándolos, y en tal sentido hablamos hoy día, por ejemplo, de potencias terrestres y marítimas en el sentido de tales elementos.

Así, cuando en adelante hablemos de los «elementos» mar y tierra, no hemos de imaginarlos, pues, como simples magnitudes científico-naturales. De lo contrario, se convertirían inmediatamente en materias químicas, es decir, en algo que históricamente sería nada.

Las determinantes que de ellos emanan, especialmente las formas de existencia histórica vinculadas a la tierra o al mar, tampoco son puros productos mecánicos.

Si el hombre no fuera más que un ser viviente absolutamente determinado por su contorno, sería o un animal terrestre o un pez, o un pájaro o una fantástica mezcla de estas determinaciones elementales. Los tipos puros de los cuatro elementos, especialmente los hombres puramente terrestres y puramente marítimos, tendrían poco que ver unos con otros; se contrapondrían sin vínculo alguno, con tanta menos relación entre sí cuanto más puros fueran. Los cruces darían por resultado buenos o malos tipos y engendrarían, a manera de afinidades o contrastes químicos, amistades o enemistades. La existencia y el destino de los hombres estarían determinados de modo absoluto por la naturaleza, como los de un animal o una planta. Sólo se podría decir que unos se comen a los otros, en tanto que otros conviven en simbiosis. No existiría una historia del hombre como obra y decisión humanas.

Pero el hombre es un ser que no se deja absorber por su contorno.

Tiene poder para conquistar históricamente su existencia y su conciencia. No sólo conoce el nacimiento, sino también la posibilidad del renacimiento. En muchas dificultades y peligros en que animales y plantas sucumben sin remisión, puede él salvarse para una nueva existencia, merced a su inteligencia, a su certera observación, a su capacidad lógica y a su decisión. Tiene campo libre para desplegar su poder y su potencialidad histórica. Puede elegir, y en determinados momentos incluso escoger el elemento por el que opta en virtud de su acción y esfuerzo propios para su nueva forma total de existencia histórica, organizándose en función de dicho elemento. Bien entendido tiene en este sentido —como dice el poeta— «la libertad de ir a donde quiera».

3
LA TIERRA CONTRA EL MAR

La historia universal es la historia de la lucha entre las potencias marítimas contra las terrestres y de las terrestres contra las marítimas. Un experto francés en cuestiones militares, el almirante Castex, dio a su libro sobre estrategia el título general *El mar contra la tierra*[*]. Continúa así una gran tradición. Desde antiguo se ha resaltado la

[*] R. Castex, *La mer contre la terre,* vol. V de *Théories stratégiques,* Société d'Éditions Géographiques, Maritimes et Coloniales, Paris, 1929-1935, 5 vols. [*N. del E.*]

oposición elemental de la tierra y el mar, y todavía a fines del siglo XIX era imagen muy en boga el representar la tirantez de relaciones a la sazón existente entre Inglaterra y Rusia como la lucha entre un oso y una ballena. La ballena es aquí el gran pez mítico, el Leviatán, sobre el que volveremos a decir algo más adelante; el oso, uno de los muchos representantes simbólicos de la fauna terrestre. Según las interpretaciones medievales de los llamados cabalistas, la historia universal es una pugna entre la poderosa ballena, el Leviatán, y un no menos poderoso animal terrestre, el Behemot, al que representaban como un toro o un elefante. Ambos nombres, Leviatán y Behemot, proceden del *Libro de Job* (capítulos 40 y 41)[*]. Pues bien, según los cabalistas, el Behemot trata de destrozar al Leviatán con cuernos y colmillos, en tanto que el Leviatán cierra con sus aletas las fauces y el hocico del animal terrestre para impedir que coma y respire. Tal es, con todo el grafismo a que se presta una imagen mítica, la descripción del bloqueo de una potencia terrestre por una potencia marítima, que corta a la tierra sus medios de aprovisionamiento para matarla de hambre. Así se dan recíprocamente muerte las dos potencias en lucha. Los judíos —prosiguen los cabalistas— festejan después un solemne, milenario «festín de Leviatán», sobre el cual habla Heinrich Heine en un conocido poema[**]. El cabalista que más se cita en relación con esta versión histórica del festín del Leviatán es Isaac Abrabanel. Vivió de 1437 a 1508, la época de los grandes descubrimientos, fue tesorero del rey de Portugal primeramente; más tarde, del de Castilla, y murió, en 1508, como gran personaje en Venecia. Conocía, por tanto, el mundo y sus riquezas y sabía lo que decía.

Echemos ahora un vistazo sobre algunos procesos de la historia universal, enfocándolos desde el punto de vista de esa lucha entre tierra y mar.

El mundo de la Antigüedad griega nació de las navegaciones y guerras de pueblos marinos. «No en vano fue educado por el dios del mar.» Una potencia marítima dominadora de la isla de Creta expulsó a los piratas hacia la parte oriental del Mediterráneo y creó una cultura cuyo misterioso encanto nos ha sido revelado por las excavaciones de Cnossos. Un milenio más tarde, la ciudad libre de Atenas se defendió en la batalla naval de Salamina (480 a. C.) contra su enemigo «el persa, señor de mucho Imperio», tras muros de madera, es decir, sobre navíos, y merced a ese combate naval logró salvarse. Su propio poder sucumbió en la guerra del Peloponeso ante la potencia terrestre de Esparta, que, como tal potencia terrestre, no estaba en condiciones de unificar las ciudades y tribus helénicas y de regir un imperio griego. Roma, en cambio, que en sus orígenes fue república itálica de campesinos y mera potencia terrestre, se elevó a Imperio en lucha contra la potencia naval y mercantil de Cartago. La historia de Roma ha sido comparada, tanto en su conjunto como singularmente en este período de sus largas luchas contra Cartago, con otros enfrentamientos y situaciones de la historia universal. Tales comparaciones y paralelos pueden ser muy instructivos, pero a menudo conducen también a extrañas contradicciones. El Imperio inglés, por ejemplo, tan pronto es comparado con Roma como con Cartago. Semejantes paralelismos son casi siempre un arma de dos filos, que esgrime cada cual por donde le conviene.

Vándalos, sarracenos, vikingos y normandos arrebataron al decadente Imperio romano el señorío del mar. Los árabes conquistaron, tras varios intentos fallidos, Cartago (698) y fundaron la nueva capital de Túnez. Comienza así su secular señorío del Mediterráneo occidental. El Imperio romano oriental bizantino, regido desde Constantinopla, era un Imperio costero. Disponía aún de una poderosa flota y poseía un arma secreta: el llamado fuego griego. Sin embargo, estaba por completo reducido a la

---

[*] *Libro de Job* 40, 10-28 y 41, 1-25. [*N. del E.*]

[**] H. Heine, *Romanzero,* libro III, *Hebräische Melodien, Disputation,* vv. 293-328, en *Sämtliche Werke* III, Insel, Leipzig, 1913. [N. *del E.*]

defensiva. Así y todo, pudo, en cuanto potencia naval, realizar algo que el Imperio de Carlomagno —pura potencia terrestre— no fue capaz de llevar a cabo; fue un auténtico «dique», un *katechon,* empleando la voz helénica; pese a su debilidad, se sostuvo frente al islam durante varios siglos y, merced a ello, impidió que los árabes conquistasen toda Italia. De lo contrario, hubiese sido incorporada aquella península al mundo islámico, con completo exterminio de su cultura antigua y cristiana, como por entonces ocurrió con el norte de África. A impulsos de las cruzadas surgió entonces en el ámbito de la cristiandad una nueva potencia naval: Venecia.

Se incorpora así a la historia universal un nuevo nombre mítico. Venecia ha sido considerada durante casi medio milenio como símbolo del dominio del mar y de una riqueza fundada en el comercio marítimo, como hazaña brillante de la alta política, y, al propio tiempo, como «la más rara creación de la historia de la economía en todos los tiempos». Todo lo que ha deslumbrado a los admiradores de Inglaterra desde el siglo XVIII al XX, deslumbró ya anteriormente en Venecia: la gran riqueza; la superioridad diplomática con que supo aprovechar la potencia naval las rivalidades entre potencias terrestres para hacer cargar a otros con el peso de sus guerras; la constitución aristocrática, que pareció haber resuelto el problema del orden político interno; la tolerancia frente a opiniones filosóficas y religiosas; el asilo de ideas liberales y de la emigración política. Añadamos a todo esto el mágico encanto de sus pomposas fiestas y su belleza artística. Uno de esos festejos ha excitado especialmente la fantasía de las gentes y contribuido a extender por el mundo la fama de Venecia. Los legendarios «esponsales con el mar», el llamado *sposalizio del mare.* Anualmente, y en el día de la Ascensión del Señor, el día de la «Sensa», el dogo de la República se hacía a la mar a bordo del Bucentauro, la nave oficial de los grandes fastos, y arrojaba un anillo a las olas en señal de desposorio. Los propios venecianos, sus vecinos, y aun los pueblos más remotos, veían en esto un convincente símbolo, que consagraba con sentido mítico un poder y una riqueza nacidos del mar. Pero veremos mejor qué significado tenía en verdad tan bello símbolo si tornamos de nuevo al punto de vista de los elementos.

Tan fabulosa reina de los mares brilló con creciente esplendor del año 1000 al 1500. Alrededor del año 1000 pudo afirmar todavía con razón el entonces emperador de Bizancio, Nicéforo Focas: «El dominio de los mares radica sólo en mí». Quinientos años más tarde, el sultán turco de Constantinopla decía a los venecianos: «Hasta ahora estabais desposados con el mar; de ahora en adelante me pertenece a mí». Esas dos fechas limitan el tiempo del poderío naval veneciano sobre el Adriático, el mar Egeo y el Mediterráneo oriental.

En ese tiempo nació una leyenda que, incluso en los siglos XIX y XX, llevó a Venecia a incontables viajeros y famosos románticos de todos los países europeos, poetas y artistas, como Byron, Musset, Richard Wagner y Barrès. Nadie puede substraerse al encanto de esa leyenda, y nada más ajeno a nuestro ánimo que querer empañar el brillo de su esplendor. Pero si nos planteamos la pregunta de si nos hallamos ante un caso de pura existencia marítima y de auténtica opción por el elemento marino, veremos en seguida cuán menguada queda una potencia naval delimitada por el Adriático y la cuenca mediterránea al abrirse los ilimitados espacios oceánicos del mundo.

4
DE LA COSTA AL OCÉANO

Un filósofo alemán de la geografía, cuyo pensamiento se hallaba aún influido por el vasto mundo conceptual de Hegel, Ernst Kapp, ha determinado las etapas sucesivas de los señoríos del mar en su *Geografía general comparada* (1845)*. Distingue tres estadios, tres actos de un gran drama. La historia universal comienza para él con el período «potámico», o sea, con las culturas fluviales del Oriente: la de los países ribereños del Tigris y Éufrates, y la del Nilo, en los Imperios orientales asirio, babilónico y egipcio. A ellos sigue la llamada época «talásica», de una cultura de mares cerrados y cuencas mediterráneas, a la que pertenecen la Antigüedad griega y romana y el Medievo mediterráneo. Con el descubrimiento de América y la circunnavegación de la tierra, se llega al último y más alto estadio, al período de la cultura oceánica, cuyos protagonistas son pueblos germánicos. Vamos a utilizar ahora ese triple esquema diferenciador: río, mar cerrado y océano, para ilustración del tema que nos ocupa. Veremos entonces claramente el significado que tiene que la potencia naval veneciana no pasó del segundo período, del talásico.

Una fiesta como los citados «esponsales del mar» pone de manifiesto precisamente la diferencia. Esos actos simbólicos de unión con el mar se dan también en otros pueblos vinculados al mar. Tribus indias de América central, por ejemplo, dedicadas a la pesca y a la navegación, ofrendaban a las divinidades marinas anillos y otros objetos preciosos, animales e incluso seres humanos. No creo, sin embargo, que los vikingos y los verdaderos «espumadores del mar» hayan celebrado tales ceremonias. Y no porque fueran menos piadosos o sintieran menos la necesidad de conjurar los poderes divinos. Si no pensaron en la ceremonia de unos esponsales o un matrimonio con el mar, es porque eran auténticos hijos del mar. Se identificaban con el elemento marino. Aquellos esponsales y matrimonios presuponen, por el contrario, que quien hace la ofrenda y la divinidad a quien se ofrece, son seres distintos, incluso contrapuestos. Con el sacrificio tratan de granjearse la buena voluntad de un elemento extraño. En el caso de Venecia, la ceremonia muestra claramente que el acto simbólico no recibe su sentido de una forma de vida marina en lo elemental; se trata más bien de un símbolo solemne y de estilo peculiar creado por una cultura costera y lacustre altamente desarrollada. La simple navegación del mar y una civilización basada en el aprovechamiento de favorables posiciones costeras son, ciertamente, algo muy distinto que transponer de la tierra al mar, en cuanto elemento diferente, la totalidad de una forma histórica de vida.

El Imperio costero de Venecia comenzó alrededor del año 1000 con un «paseo naval» sobre Dalmacia. El dominio veneciano sobre el interior, sobre Croacia o Hungría, por ejemplo, fue siempre todo lo problemático que es el dominio de una flota sobre la tierra firme. Incluso desde el punto de vista de la técnica naval fue la República de Venecia, hasta su ocaso en el año 1797, mediterránea y medieval. Venecia, como los pueblos mediterráneos, solamente conoció la nave de remos, la galera. La navegación a vela, por el contrario, fue llevada del Atlántico al Mediterráneo. La flota veneciana no pasó de ser una flota de grandes galeras movidas a remo. La vela era utilizada tan sólo, al igual que en la antigüedad, a modo de complemento en caso de viento favorable de popa. Un singular progreso náutico fue el perfeccionamiento de la brújula en su forma moderna. Mediante ella «se incorpora a la nave algo espiritual, merced a lo cual el hombre entra en comunidad y parentesco con la embarcación» (Kapp). Sólo entonces

* E. Kapp, *Philosophische oder Vergleichende allgemeine Erdkunde,* Westermann, Braunschweig, 1845. [*N. del E.*]

pueden comunicar entre sí las más apartadas regiones de todos los océanos. Fue como si el universo se abriese de pronto. Sin embargo, no fue la República Veneciana la cuna de la moderna brújula, cuya primera aparición en el mar Mediterráneo es señalada generalmente en el puerto italiano de Amalfi el año 1302. El empleo de este nuevo medio para navegaciones oceánicas fue totalmente ajeno a los venecianos.

No queremos, como ya dije y de nuevo repito, empañar el esplendor y la fama de Venecia. Pero hemos de demostrar con toda la claridad posible el significado de que un pueblo opte por el mar como elemento distinto en la totalidad de su existencia histórica. Nada mejor que el tipo de batalla naval de entonces pone de manifiesto lo que aquí tratamos y en qué escasa medida cabe hablar del Mediterráneo de aquella época como de una transposición de la existencia humana entera de la tierra al mar.

En la batalla naval a la antigua usanza chocaban, una contra otra, las naves impulsadas a remo y trataban mutuamente de abordarse. Las batallas navales eran, por tanto, combates cuerpo a cuerpo. «Como dos hombres que luchan se agarran las naves.» Los romanos aniquilaron por vez primera a sus rivales en la batalla de Milazzo, lanzando sobre los buques enemigos unos tablones que, a manera de puente, les permitieron poner pie en ellos. La batalla naval se convertía así en un combate terrestre sobre navíos. Se luchaba con espadas sobre las cubiertas de la nave, como sobre un escenario. Así se desarrollaron las célebres batallas marinas de la Antigüedad. Idéntico principio, si bien con armas manuales más primitivas, seguían ya las tribus indias y malayas en las luchas náuticas que mantenían entre sí.

La última gran batalla naval de este tipo fue, simultáneamente, la última acción famosa de la historia de Venecia: la batalla de Lepanto (1571). Contendieron allí las armadas de España y Venecia con la turca y alcanzaron la mayor victoria naval que han ganado los cristianos a los musulmanes. El combate tuvo por escenario el mismo lugar, Azio, en que chocaron poco antes de nuestra era (30 a. C.) las flotas de Oriente y Occidente, de Antonio y Octavio. La batalla de Lepanto se dio con los mismos medios de técnica naval, en esencia, con que se había luchado milenio y medio antes en Azio. Tropas de élite de la infantería española, los célebres Tercios, se batieron con los jenízaros, las tropas de élite del Imperio turco, en un combate cuerpo a cuerpo sobre las cubiertas de las naves.

Unos años tan sólo después de Lepanto tiene lugar, con la derrota de la Armada española (1588) en el Canal de la Mancha, la evolución de la guerra naval. Los pequeños veleros de los ingleses se mostraron superiores a los grandes navíos de la marina española. No eran, sin embargo, los ingleses, sino los holandeses, quienes marchaban entonces a la cabeza en cuestiones de técnica naval. De 1450 a 1600 inventaron los holandeses un número de tipos nuevos de barcos mayor que todos los demás países juntos. El simple descubrimiento de nuevas tierras y océanos no hubiese bastado para fundamentar un señorío sobre los mares del mundo y una opción por el mar como elemento.

5
ELOGIO DE LA BALLENA Y DEL BALLENERO

Los primeros héroes de una nueva forma de vida marítima no fueron ilustres dogos sobre naves pomposas, sino rudos aventureros y «espumadores del mar», osados balleneros recorredores del océano y arriesgados navegantes a vela. En dos ámbitos fundamentales, la caza de la ballena y la construcción de buques, llevaron los holandeses al principio considerable ventaja sobre los demás.

Mas antes de proseguir, dediquemos unas palabras de elogio a la ballena y de reconocimiento a los balleneros. No es posible hablar de la grandiosa historia del mar y de la opción del hombre por el elemento oceánico sin hacer mención de la historia del fabuloso Leviatán y de su no menos fabuloso cazador. Grandioso tema en verdad. Mi pobre elogio no está a la altura ni de la ballena ni del cazador de ballenas. ¿Puedo yo acaso atreverme a hablar como es debido de dos prodigios de los mares, del más poderoso de los animales vivientes y del más intrépido de los cazadores humanos?

Tan sólo puedo intentarlo valiéndome de dos grandes heraldos, verdaderos paladines de esos prodigios marinos: de un elocuente historiador francés, Jules Michelet, y de un gran escritor americano, Herman Melville. El francés publicó en 1861 un libro sobre el mar[*], un himno a la belleza del océano y al mundo de sus inexploradas maravillas, a las riquezas de continentes enteros que viven y crecen sobre el fondo de las aguas y que el «cruel monarca de este mundo», el hombre, aún no ha conquistado ni saqueado. Melville, por su parte, es al océano lo que Homero fue al Mediterráneo oriental. Escribió la historia de la gran ballena, de Moby Dick, y de su cazador, el capitán Acab, en una formidable narración, *Moby Dick*[**], y al hacerlo poetizó la mayor epopeya del océano, entendido como elemento.

Si hablo aquí de la ballena (*Wal*) como de un pez (*Walfisch*) y llamo al ballenero pescador (*Walfischjäger*) en vez de cazador (*Waljäger*), que fuera lo correcto, bien sé que tales expresiones pueden ser tachadas de profanas e inexactas. Se me instruirá sobre la naturaleza zoológica de la ballena, la cual, como sabe cualquier párvulo, es un mamífero y no un pez.

En el *Sistema de la Naturaleza,* de Linneo, podía leerse ya en 1776 y en letras de molde, que la ballena tiene sangre caliente, respira por pulmones y no por branquias, como los peces, que sus hembras traen al mundo sus crías en alto grado de desarrollo y que, por espacio de casi un año, las amamantan y cuidan con todo cariño. No pretendo en modo alguno entrar en discusión con los sabios de la insondable cetología o ciencia de las ballenas, sino aclarar tan sólo, brevemente y sin espíritu polémico alguno, por qué no eludo del todo el llamar pez a la ballena. La ballena no es, naturalmente, un pez como el arenque o la merluza. Pero al denominar yo, no obstante, pez a tan singular monstruo, pongo de manifiesto lo extraordinario que es, el que tal coloso de sangre caliente se entregue al elemento marino sin que sus condiciones fisiológicas le determinen a hacerlo. Imagínate por un momento el caso contrario: un ser gigantesco, con respiración branquial, que se pasease galopando por la tierra firme. El mayor, el más poderoso y fuerte animal marítimo que surca, de polo a polo, los mares del mundo respira mediante pulmones y pare, como un mamífero, criaturas vivas en ese mundo marino. No se trata tampoco de un anfibio, sino de un auténtico mamífero, y, ello no obstante, por razón de su elemento es un pez. Y los cazadores de ese gigantesco pez eran en los tiempos que aquí nos interesan, del siglo XVI al XIX, auténticos cazadores de gran estilo, no simples pescadores. Esto no deja de ser significativo para nuestro tema.

Michelet, el panegirista francés de la ballena, describe en su libro sobre el mar la vida amorosa y familiar de tal animal con singular emoción. La ballena macho es el más rendido galán de su hembra, el esposo más cariñoso, el más celoso de los padres. Es el más humano de los seres vivientes, más incluso que el hombre, que le extermina con bárbara crueldad. ¡Qué inocentes eran, sin embargo, cuando Michelet escribía, en 1861,

---

[*] J. Michelet, *La mer,* Hachette, Paris, 1861; trad. castellana de A. Béjar, *El mar,* Miraguano, Madrid, 1992. [*N. del E.*]

[**] H. Melville, *Moby-Dick; or, the Whale,* 3 vols., Bentley, London, 1851; trad. castellana de J. M.ª Valverde, Círculo de Lectores, Barcelona, 1995. [*N. del E.*]

las artes de pesca de la ballena, pese a que ya entonces el vapor y los cañones hacían desigual la lucha y rebajaban al pobre animal a la condición de cómodo blanco de puntería! ¿Qué diría, pues, el Michelet filántropo y amante de los animales si viese hasta dónde ha llegado hoy en día la explotación industrial del aceite y despojos de la ballena? No es posible seguir llamando caza y apenas si puede llamarse pesca lo que en la actualidad —tras la guerra de 1914-1918— se ha ido desarrollando y perfeccionando con el nombre de captura «pelágica». Hoy son grandes navíos, hasta de 30.000 toneladas, equipados con maquinaria eléctrica, cañones, granadas, aeroplanos y radio los que, a manera de fraguas flotantes, se lanzan hacia los mares de hielo del Antártico. Allí se ha refugiado la ballena y allí es, en el mismo barco, donde sufre la transformación industrial el animal muerto. De esta suerte bien pronto hubiese desaparecido de nuestro planeta el pobre Leviatán. En los años 1937 y 1938 se llegó al fin, en Londres, a establecer un convenio internacional que ordenó ciertas reglas sobre la matanza de ballenas, distribuyó las zonas de pesca y adoptó medidas similares encaminadas a preservar en adelante del exterminio indiscriminado de los ejemplares supervivientes.

Los balleneros de que hablamos aquí eran por el contrario auténticos cazadores, no simples pescadores y en modo alguno mecánicos matarifes de ballenas. Perseguían su presa desde los mares del Norte o las costas atlánticas a través de los inmensos espacios oceánicos con veleros y embarcaciones de remo, y el arma con que entablaban combate con el poderoso y astuto monstruo era un arpón arrojado por el brazo humano. Era una lucha mortal entre dos seres que, sin ser peces, en el sentido zoológico de la palabra, se debatían en el elemento marino.

Todas las herramientas auxiliares que utilizaba el hombre en tal combate, eran entonces movidas aún por la fuerza muscular: velas, remos y el mortífero proyectil, el arpón. La ballena era lo bastante fuerte como para destrozar lancha y nave de un coletazo. A la astucia del hombre ella sabía oponer mil astucias propias. Herman Melville, que sirvió varios años como marinero a bordo de un ballenero, describe en su *Moby Dick* cómo existía allí una relación, que podíamos llamar personal, y una íntima conexión, al par amistosa y hostil, entre el cazador y su presa. El hombre, en su lucha con otro ser viviente del océano, veíase impelido más y más hacia la profundidad elemental del existir marítimo.

Esos balleneros surcaban de norte a sur y del Atlántico al Pacífico la esfera terrestre. Siempre en pos de las misteriosas rutas de la ballena, descubrieron islas y continentes. En el libro de Melville, uno de aquellos navegantes, al conocer el libro del capitán Cook, el descubridor de Australia, dice: «Este Cook escribe libros sobre cosas que un ballenero no escribiría en su cuaderno de bitácora». ¿Quién ha abierto el océano a los hombres?, pregunta Michelet. ¿Quién ha descubierto sus regiones y sus rutas? En una palabra: ¿quién ha descubierto el globo terrestre? ¡La ballena *y* el ballenero! Y todo esto independientemente de Colón y de los famosos buscadores de oro que sólo encontraron, con gran algarabía, lo que ya habían encontrado los pescadores del norte, de la Bretaña y del País Vasco. Eso dice Michelet, y añade: «Tales balleneros son la más alta expresión del valor humano. Sin la pesca de la ballena los pescadores no se hubiesen alejado nunca de la costa. La ballena les ha atraído hacia el océano y emancipado del litoral. Gracias a ella se han descubierto las corrientes marinas y el paso del Norte. La ballena nos ha guiado».

En aquel tiempo, en el siglo XVI, dos tipos diferentes de cazador llevaban simultáneamente a cabo la exploración de los elementos. Ambos abrieron nuevos, infinitos espacios, de los que surgieron grandes imperios. En tierra firme, los cazadores de pieles rusos, que, siguiendo sus presas, conquistaron Siberia y alcanzaron por vía te-

rrestre las costas del Asia oriental; en el mar, esos balleneros de los países nórdicos y de la Europa occidental, que cazaban por todos los mares del mundo y que, como dice bien Michelet, tanto contribuyeron al descubrimiento del globo. Fueron ellos los primogénitos de una nueva existencia elemental, los primeros nuevos y verdaderos «hijos del mar».

6
DEL REMO A LA VELA

En este momento crucial tuvo lugar un importante acontecimiento de orden técnico. También ahora son los holandeses quienes marcan la pauta. Hacia 1600 eran maestros indiscutibles en la construcción de buques. Ellos hallaron la nueva técnica de navegación a vela y el nuevo tipo de velero, que hacía innecesario el remo y posible la navegación de altura por los océanos recién descubiertos en toda su extensión.

Hoorn, ciudad de la Frisia occidental al norte de Holanda, lanza hacia 1595 un nuevo tipo de buque, un navío de velas cuadradas que no navega ya, como el viejo velero, con viento de popa, sino con viento de costado y que sabe aprovecharlo de manera por completo diferente al velero tradicional. Los aparejos y el arte de navegar se perfeccionan entonces en forma insospechada. «Con caracteres de catástrofe húndese la navegación del Medievo», dice de este acontecimiento Bernhard Hagedorn, historiador de la técnica naval[*]. Aquí está el verdadero punto de inflexión en la historia de las relaciones entre tierra y mar. Con ello se había logrado cuanto era capaz de dar de sí el material integrado por aparejos y naves. Hasta el siglo XIX no se producirá cambio alguno en el terreno de la construcción naval. «Para los navegantes —comenta Hagedorn— debió ser una revelación, al prescindir de la vela grande, ver lo que se podía realizar con la pequeña.» Merced a ese adelanto técnico asumieron los holandeses el tráfico de todos los países europeos. Ellos fueron, además, los herederos del comercio de la Hansa alemana. El propio Imperio español se vio obligado a alquilar naves neerlandesas para poder seguir manteniendo su tráfico ultramarino.

En el siglo XVI aparece, además, el nuevo barco de guerra, y con él se inicia una nueva etapa de la guerra marítima. Un velero cargado de cañones es artillado en sus costados y hace fuego desde ellos sobre el enemigo. El combate naval se convierte así en un duelo artillero a larga distancia, dirigido con extraordinaria pericia náutica. Es ahora cuando cabe llamarlo propiamente «batalla naval», pues, como vimos, la lucha entre dotaciones de galeras movidas a remo era un simple combate terrestre sobre cubiertas de navío. Una táctica y una estrategia navales absolutamente nuevas, un nuevo y elevado arte de las «evoluciones» que son precisas antes, durante y después de la batalla van aparejados a ella. El primer libro científico, en sentido moderno, sobre este nuevo arte es de un francés, el jesuita Paul Hoste, y aparece en Lyon el año 1697 con el titulo *L'art des armées navales ou traité des évolutions navales*[**]. Estudia con sentido crítico combates y maniobras navales de holandeses, ingleses y franceses durante las guerras entre Luis XIV y Holanda. Siguen después otras obras francesas. Clerk de Eldin será en 1782, un siglo después, el primer inglés que se incorpore a la lista de célebres tratadistas de la táctica naval[***].

---

[*] B. Hagedorn, *Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert,* Curtius, Berlin, 1914. [*N. del E.*]
[**] Anisson & Posuel, Lyon, 1697. [*N. del E.*]
[***] J. Clerk of Eldin, *An inquiry into naval tactics,* Edinburgh, 1782. [*N. del E.*]

Todos los pueblos de Europa occidental y central han tenido su participación en la hazaña común del descubrimiento de un mundo nuevo, que llevó al predominio europeo sobre la tierra. Los italianos perfeccionaron la brújula y trazaron las cartas marinas; el descubrimiento de América se debe ante todo al conocimiento y a la perspicacia de Toscanelli y de Colón. Portugueses y españoles fueron los que emprendieron los primeros descubrimientos y la primera circunnavegación de la tierra. Grandes astrónomos y expertos geógrafos alemanes contribuyeron a fijar la nueva imagen del planeta; fue un cosmógrafo alemán, Waltzemüller, quien acuñó el término «América» (1507), y la empresa de los Welser en Venezuela fue un proyecto colonial de gran envergadura, si bien, obviamente, frente a la oposición española, no podía llegar a buen fin. Los holandeses eran los primeros en la pesca de ballenas y en la técnica de construcción naval. Francia tenía grandes posibilidades, tanto por su posición geográfica sobre tres costas —la mediterránea, la atlántica y la del Canal— como por sus riquezas económicas y el espíritu navegante de los pobladores de su litoral atlántico. Un vikingo francés, Jean Fleury, fue quien en 1522 asestó el primer gran golpe a la potencia mundial española, apoderándose de dos galeones cargados de riquezas que enviaba a España Hernán Cortés; un explorador francés, Jean Cartier, descubrió en 1540 Canadá, la «nueva Francia», y tomó posesión de ella en nombre de su monarca. Los corsarios hugonotes que lanzaba La Rochelle fueron un importantísimo factor en el despliegue de energías marítimas de aquel tiempo. Francia logró en el siglo XVII, gracias a Colbert, su genial ministro de Marina, dejar atrás por varias décadas a Inglaterra en la construcción de buques de guerra.

Los progresos náuticos de los ingleses es evidente que fueron también notables. Pero hasta 1570 no pasaron el Ecuador los navegantes británicos. Hasta el último tercio del siglo XVI no comienza la gran irrupción de los corsarios ingleses en el campo de los viajes transoceánicos y americanos.

7
PIRATAS Y ESPUMADORES DEL MAR

Espumadores del mar de toda laya, piratas, corsarios, aventureros atraídos por el comercio marítimo, constituyen, junto a balleneros y navegantes a vela, la avanzadilla del giro hacia el mar, que tiene lugar entre los siglos XVI y XVII. Nos hallamos ahora ante otro tipo de intrépidos «hijos del mar». Encontramos entre ellos nombres famosos, héroes de la historia del Océano y de la piratería, como Francis Drake, Hawkins, sir Walter Raleigh o sir Henry Morgan, en tantos libros enaltecidos. La vida de cada uno de ellos bastaría para colmar una novela de aventuras. Saqueaban los galeones españoles cargados de plata, y esto sería ya de por sí un tema sugestivo. Existe una copiosa literatura sobre los piratas en general y sobre algunos de sus grandes nombres en particular y se ha llegado incluso a agruparlos en una especie de diccionario de la piratería, publicado en inglés con el divertido titulo *The Pirate's Who's Who*[*], «Quién es quién en la piratería».

Algunos de esos audaces piratas alcanzaron verdadero renombre histórico, por ser quienes asestaron los primeros golpes al Imperio de España y al monopolio que ejercía sobre el comercio. Así, por ejemplo, los piratas hugonotes de la fortaleza naval de La Rochelle, que, junto con los llamados *gueux* o «Mendigos de la mar»[**] holandeses,

---

[*] P. Gosse, *The Pirate's Who's Who,* Dulau & Co., London, 1924. [*N. del E.*]
[**] Nombre dado a los caballeros flamencos confederados en 1566 por el conde de Blairmont. [*N. del T.*]

combatieron contra España en tiempos de la reina Isabel de Inglaterra. Igualmente, los llamados «Corsarios de Isabel», que tanto contribuyeron al aniquilamiento de la Armada española. A ellos siguieron los corsarios de Jacobo I, sir Henry Mainwaring entre ellos, pirata de los peores en un principio, indultado por el Rey en 1616 y recompensado más tarde con honores y prebendas por combatir la piratería. Siguen los filibusteros y los feroces bucaneros franceses, holandeses e ingleses, que emprendían sus grandes correrías desde Jamaica y el Caribe, como sir Henry Morgan, que en 1671 saqueó Panamá y, nombrado Caballero por Carlos II, llegó a gobernador de Jamaica. Su última acción heroica fue la conquista de la fortaleza española de Cartagena de Indias, en Colombia, tomada en 1697 con ayuda de la flota francesa y terriblemente saqueada tras la retirada de los franceses.

En estos «espumadores del mar» el elemento marino se pone de manifiesto. Su época heroica abarca unos ciento cincuenta años, poco más o menos desde 1550 hasta 1713, es decir, desde el comienzo de la lucha de las potencias protestantes contra la potencia mundial católica, España, hasta la paz de Utrecht. En todas las épocas y en todos los mares han existido piratas: desde los ya mencionados que fueron expulsados hace varios milenios del Mediterráneo oriental por el Imperio cretense, hasta esos juncos chinos que en 1920 y 1930 seguían asaltando y saqueando buques mercantes en aguas asiáticas. Los corsarios de los siglos XVI y XVII tienen, sin embargo, un especial significado en la historia de la piratería. Su época termina con la paz de Utrecht (1713), fecha en que se consolidó el sistema estatal europeo. Las Armadas de las potencias marítimas pudieron entonces ejercer un control eficaz, y la nueva hegemonía mundial de Inglaterra, basada en el mar, comienza a hacerse sentir. Hasta bien entrado el siglo XIX continúa habiendo, no obstante, corsarios privados, que combaten con permiso de sus gobiernos. Pero la organización del mundo progresa, la técnica de la construcción naval y la navegación se perfeccionan, se van haciendo cada vez más científicas y la piratería es tan sólo, como ha dicho un experto marino inglés, «un estadio precientífico de la guerra naval». El pirata con iniciativa propia y que opera por su cuenta se convierte entonces en un triste delincuente. Siempre se dan algunas excepciones. Tal, por ejemplo, el capitán francés Misson, que trató de fundar en Madagascar, hacia el 1720, un curioso Imperio de la Humanidad. En general, puede decirse, sin embargo, que a partir de la paz de Utrecht el pirata queda totalmente al margen de la historia universal. En el siglo XVIII es tan sólo un sujeto brutal, un criminal de la peor especie, que puede interesar aún como protagonista de narraciones emocionantes —como *La isla del tesoro,* de Stevenson—, pero que no desempeña ya papel histórico alguno.

Los corsarios de los siglos XVI y XVII, por el contrario, desempeñan un importante papel histórico. Participan como combatientes activos en la magna contienda mundial entre Inglaterra y España. Por sus enemigos, los españoles, fueron tenidos por delincuentes comunes y atracadores asesinos y como tales ahorcados cuando caían en sus manos. Su propio gobierno los sacrificaba también con absoluta frialdad cuando le resultaban molestos o así lo exigían conveniencias de política exterior. A menudo dependía por completo del azar el que llegasen a ser altos dignatarios reales o carne de horca. Es preciso añadir que denominaciones distintas, como «pirata», «corsario», *privateers* o *merchant-adventurer,* son empleadas en la práctica indistintamente y con poca precisión, cuando desde el punto de vista jurídico existe, ciertamente, una gran diferencia entre pirata y corsario. El corsario posee, en contraposición con el pirata, un título jurídico, una autorización de su gobierno, una patente de corso formal, expedida por su soberano, y puede enarbolar el pabellón de su país. El pirata, por el contrarío, navega sin autorización legal y sólo le cuadra la negra bandera de la piratería. Pero por hermosa y clara que sea en teoría tal diferenciación, en la práctica se hace inexistente.

Los corsarios se exceden a menudo en sus poderes y llevan falsas patentes o, incluso, autorizaciones escritas de gobiernos inexistentes.

Más esencial que tales problemas jurídicos es este otro: todos esos bucaneros, rochelenses y mendigos del mar tienen un enemigo político: el Imperio español católico. Mientras no se desmandan, capturan solamente buques católicos y lo hacen con la tranquila conciencia de quien practica una buena acción, bendecida por Dios. Forman así parte de un gran frente histórico, el del protestantismo mundial contra el catolicismo mundial de la época. Poco importa, pues, que asesinen, incendien y saqueen. En cualquier caso tienen su puesto en el cuadro de conjunto de aquella crucial etapa y, con él, su significación y su importancia históricas.

8
HISTORIA DE LADY KILLIGREW

Ninguno de los reyes de Inglaterra —ni la reina Isabel ni Jacobo ni Carlos Estuardo—, ni los políticos ingleses de aquel entonces tuvieron conciencia histórica de su tiempo, diferente de la de la mayoría de sus contemporáneos. Hicieron su política. Utilizaron las ventajas que se les ofrecían, recogieron sus ganancias y trataron de mantener sus posiciones. Hicieron valer el derecho cuando éste les asistía y protestaron indignados contra la injusticia, cuando estaba de parte de sus enemigos. Todo ello es muy natural. Sus ideas sobre Dios, el mundo y el derecho, y su conciencia de la evolución histórica que entonces se llevaba a cabo no eran —salvo geniales excepciones, como Tomás Moro, el cardenal Wolsey o Francis Bacon— en modo alguno más modernas que las de la mayoría de los políticos y diplomáticos de cualquier otro país europeo partícipe en la alta política.

Se considera a la reina Isabel gloriosa fundadora del poderío naval inglés y en verdad bien merece tal fama. Ella inició la lucha contra el Imperio católico español. Durante su reinado fue destrozada la Armada española en aguas del canal de la Mancha (1588); honró y alentó a héroes del mar, como Francis Drake y Walter Raleigh; de sus manos recibió en 1600 la Compañía inglesa de las Indias orientales —que conquistara más tarde la India entera para Inglaterra— su privilegio comercial. En los cuarenta y cinco años de su reinado (1558-1603) se transformó Inglaterra en un país rico, cosa que no era anteriormente. Antes, los ingleses se dedicaban a criar ovejas y a vender su lana en Flandes; ahora, empero, afluye a la Isla de todos los mares el fabuloso botín de los corsarios y piratas británicos. La Reina celebró aquellos tesoros y se enriqueció con ellos. Se limitó a hacer en esta cuestión y con toda su virginal pureza lo mismo que hacían muchos ingleses e inglesas nobles y burgueses de su tiempo. Todos participaron en el gran negocio del botín. Cientos y miles de ellos se convirtieron entonces en *corsairs-capitalist,* capitalistas corsarios. También esto forma parte del giro elemental de la tierra al mar de que nos venimos ocupando.

La familia de los Killigrews de Cornualles es un buen ejemplo de aquella floreciente época del capitalismo de presa. Sus costumbres e ideas reflejan, con mayor vitalidad y exactitud que informe o documento oficial alguno, cómo eran entonces las clases dirigentes, la verdadera «élite». Estos Killigrews son, en un aspecto por completo diferente, más representativos de su tiempo que la mayor parte de los diplomáticos, juristas y laureados poetas, si bien es de señalar que hubo entre ellos intelectuales de renombre y que el apellido Killigrew, aun hoy, aparece más de diez veces en el Diccionario biográfico nacional de Inglaterra. Dediquemos, pues, un momento a tan interesante familia de élite.

La familia Killigrew tenía su sede en Arwenack, en Cornualles (suroeste de Inglaterra). Cabeza de ella lo era, en tiempos de la reina Isabel, sir John Killigrew, vicealmirante de Cornualles y real gobernador hereditario del Pendennis Castle. Obraba de completo acuerdo con William Cecil, lord Burleigh, primer ministro de la Reina. Los padres y tíos del vicealmirante y gobernador habían sido ya piratas e incluso contra su madre se había seguido un proceso por piratería, según informan historiadores ingleses dignos de crédito. Parte de la familia actuaba en el litoral inglés, parte en Irlanda; varios primos y familiares, en las costas de Devon y Dorset. Añadamos a ellos amigos y compañeros de toda clase. Organizaban asaltos y correrías, acechaban a los buques que se aproximaban a sus costas, controlaban el reparto del botín y vendían participaciones, puestos y empleos. La casona que habitaba la familia en Arwenack estaba pegada a la costa en una parte cercada del puerto de Falmouth y tenía una salida secreta al mar. El único edificio de las cercanías era el ya citado Pendennis Castle, sede del gobernador real. Estaba armado con cien cañones y, en caso de necesidad, servía a los piratas de refugio. La noble lady Killigrew había servido ya de ayudante a su padre, un insigne *gentleman pirate,* antes de convertirse en excelente y eficaz colaboradora de su esposo. Cuidaba del alojamiento de los piratas en su casa y era una hospitalaria anfitriona. En todos los puertos de la comarca se hicieron albergues y escondrijos.

Rara vez fue turbado el trabajo de la familia Killigrew por las autoridades reales. Tan sólo en una ocasión, el año 1582, se dio tal intervención en forma que quisiera relatar brevemente: Un barco de la Hansa, de ciento cuarenta y cuatro toneladas, propiedad de dos españoles, se vio obligado por el temporal a refugiarse en el muelle de Falmouth. Estando entonces Inglaterra en paz con España echaron anclas los confiados españoles precisamente frente a la casona de Arwenack. Lady Killigrew observó el navío desde la ventana y su avezado ojo advirtió en seguida que valiosos tejidos flamencos constituían su carga. En la noche del 7 de enero de 1582 cayeron los Killigrews y sus armadas huestes —con Milady a la cabeza— sobre el desventurado buque, pasaron a cuchillo a su tripulación, arrojaron los cadáveres al agua y tornaron a Arwenack con el preciado lienzo holandés y algún otro botín. La nave se perdió misteriosamente hacia Irlanda. Por fortuna, los propietarios del barco, los dos españoles, no se encontraban a bordo, por haber pernoctado en tierra en una pequeña fonda. Presentaron una demanda ante el Tribunal competente inglés en Cornualles. El Tribunal, tras algunas averiguaciones, llegó a la conclusión de que el buque debía haber sido saqueado por malhechores desconocidos en circunstancias que no podían aclararse. Mas como ambos españoles gozasen de algún valimiento político, les fue posible llevar la cosa a las autoridades superiores de Londres, abriéndose allí nueva investigación. Lady Killigrew, junto con sus secuaces, hubo de comparecer ante el Tribunal de otra región. Se la declaró culpable y se la condenó a muerte. Dos de sus cómplices fueron ajusticiados; ella, indultada en el último momento.

Hasta aquí la verídica historia de lady Killigrew. A los catorce años del reinado de Isabel estaba aún dedicada la mayor parte del tonelaje inglés a la piratería o a negocios ilícitos, y apenas algo más de cincuenta mil toneladas en total era empleado en comercio marítimo legal. Los Killigrews son un buen ejemplo del frente formado en la gran época de la piratería en que se cumplió la vieja profecía inglesa del siglo XIII: «Los hijos del león se convertirán en peces del Océano». Pues bien, los hijos del león, a finales del Medievo, apacentaban ovejas, cuya lana transformaba Flandes en lienzo. Es a principios de los siglos XVI y XVII cuando este pueblo de pastores se convierte realmente en un pueblo de marinos y corsarios, de «hijos del mar».

9
INGLATERRA, HEREDERA DE LAS EMPRESAS MARINERAS EUROPEAS

Las empresas oceánicas de los navegantes ingleses comienzan relativamente tarde y despacio. Más de cien años hacía que los marinos portugueses habían salido al mundo, si bien generalmente costeando tan sólo. Los españoles se lanzaron a continuación, desde 1492, a la gran conquista de América. Navegantes franceses, hugonotes y nautas británicos les siguieron pronto. Pero hasta 1553 no inicia Inglaterra, con la fundación de la Compañía de Moscovia, una política transoceánica, mediante la cual pasa a colocarse de algún modo junto a las demás potencias coloniales. Hasta 1570 no pasaron los ingleses, como ya dijimos, del Ecuador hacia el sur. El primer documento donde se ve prácticamente que Inglaterra comienza a orientarse hacia nuevos horizontes mundiales es el libro de Hakluyt *Principal Navigations*[*], aparecido en 1589. En la caza de la ballena fueron también los holandeses, que ya lo habían sido para otros pueblos, maestros de los británicos.

Sin embargo, fueron los ingleses quienes tomaron la delantera, vencieron a todos los rivales y lograron crear un Imperio mundial, cuyo fundamento era el señorío de los mares. Inglaterra fue la heredera. Ella heredó a cazadores y nautas, a exploradores y descubridores de todos los demás pueblos europeos. Cuanto entonces llevaron a cabo navegantes alemanes, holandeses, noruegos y daneses en navales empresas, acabó yendo a engrosar el señorío británico sobre los océanos del mundo. Cierto que subsistieron grandes Imperios coloniales de otros países europeos, España y Portugal conservaron inmensas posesiones ultramarinas, pero perdieron el dominio del mar y sus líneas de comunicación. Cuando Cromwell ocupó y retuvo Jamaica en 1655, estaba ya decidida la orientación política inglesa hacia el mar y su victoria ultramarina sobre España. Holanda, que alcanzó hacia 1600 su máximo esplendor marítimo, tenía cien años más tarde, en 1700, un carácter predominantemente terrestre. Había tenido que defenderse contra Luis XIV y que construir poderosas fortificaciones terrestres; su *Statuder,* Guillermo III de Orange, era proclamado en 1689 rey de Inglaterra también; se estableció en la Isla y su política sería en adelante inglesa y no holandesa. Francia no perseveró en su primer impulso marinero, unido, por otra parte, al protestantismo hugonote, ya que su tradición cultural se movía en la línea romana, y cuando con la noche de San Bartolomé (1572) y la conversión de Enrique IV se decidió por el catolicismo y contra los hugonotes, se decidía también, es decir, optaba en última instancia por la tierra y contra el mar. Cierto que las fuerzas navales francesas eran muy grandes y hubiesen podido todavía, en tiempos de Luis XV, como ya vimos, ponerse a la altura de las inglesas. No obstante, a partir del momento (1672) en que el rey prescindió de Colbert, su gran ministro de Comercio y Marina, podemos afirmar que no era ya posible volver atrás en la opción por la tierra firme. Las largas guerras coloniales del siglo XVIII lo confirman. En lo que se refiere a Alemania, su participación se perdió en las guerras de religión y en la debilidad política de su Imperio de entonces.

Así fue Inglaterra la heredera, la sucesora universal de aquel inmenso esfuerzo de los pueblos europeos. ¿Cómo fue posible? No puede explicarse por medio de comparaciones de tipo general con precedentes ejemplos históricos de señorío de los mares; tampoco bastan los paralelos con Atenas o Cartago, con Roma, Bizancio o Venecia. El caso es único en su especie. Su particularidad, lo incomparable estriba

[*] R. Hakluyt, *The principal navigations, voiages and discoveries of the English nation,* Bishop & Newberie, London, 1589. [*N. del E.*]

precisamente en que en Inglaterra se operó, en un momento histórico totalmente diferente, una transformación elemental. Transfirió en realidad su existencia de la tierra al elemento marítimo; con ello no solamente ganó una porción de combates y guerras navales, sino también algo diferente e infinitamente superior: ganó una revolución y de las más grandes, una revolución espacial, de signo planetario.

10
¿QUÉ ES UNA REVOLUCIÓN ESPACIAL?

¿Qué es eso de una revolución espacial?

El hombre tiene una determinada conciencia del «espacio», sujeta a grandes cambios históricos. A la diversidad de formas de vida corresponden otros tantos espacios diversos. Incluso dentro de una misma época, en la práctica de la vida diaria, el medio ambiente en que se desenvuelve cada individuo está ya determinado en forma diversa, según la profesión que ejerce. El habitante de una gran ciudad ve el mundo de modo muy diferente que un campesino; el cazador de ballenas tiene otro «espacio vital» que el cantante de ópera; para un aviador el mundo y la vida se manifiestan no sólo bajo otra luz, sino también con diferentes proporciones, profundidades y horizontes. Mayores y más hondas aún son las diferencias entre las imágenes del espacio cuando se trata de diferentes pueblos y de diferentes épocas de la historia humana.

Las doctrinas científicas sobre el espacio pueden entonces en la práctica significar mucho o muy poca cosa. Durante varios siglos fueron tenidos por dementes y peligrosos los pocos sabios que se percataron de la redondez de la tierra. En la Edad Moderna, las distintas ciencias han elaborado con creciente especialización sus propios conceptos del espacio. Geometría, física, psicología y biología siguen en esto caminos propios y bastante distanciados entre sí. Si preguntas a los sabios te contestarán que el espacio matemático es algo completamente distinto del de los campos de fuerzas electromagnéticas, y éste, a su vez, por completo diferente del espacio en sentido psicológico o biológico. Resultan así media docena de conceptos de espacio. Falta, pues, toda unidad y amenaza el peligro de que la deshilvanada coexistencia de esos diferentes conceptos descomponga y saque de quicio el gran problema. La filosofía y la teoría del conocimiento decimonónicas tampoco nos dan una respuesta sencilla y aplicable a todos los casos; nos dejan prácticamente en la estacada.

Las fuerzas y energías históricas no aguardan, sin embargo, a la ciencia, como no esperó tampoco Cristóbal Colón a Copérnico. Cada vez que mediante un nuevo impulso de ellas son incorporadas nuevas tierras y mares al ámbito visual de la conciencia colectiva de los hombres, se transforman también los espacios de su existencia histórica. Surgen entonces nuevas proporciones y dimensiones de la actividad histórico-política, nuevas ciencias, nuevas ordenaciones, vida nueva de pueblos nuevos o que vuelven a nacer. El ensanchamiento puede ser tan grande, tan sorprendente, que cambien no sólo proporciones y medidas, no únicamente el horizonte externo del hombre, sino también la estructura del concepto mismo de espacio. Se puede hablar entonces de revolución espacial. Las grandes transformaciones históricas suelen ir acompañadas, en verdad, de una mutación de la imagen del espacio. En ella radica la verdadera médula de la amplia transformación política, económica y cultural que entonces se lleva a cabo. Tres ejemplos nos permitirán comprender rápidamente este hecho de carácter general: la repercusión de las conquistas de Alejandro Magno, el Imperio romano en los primeros siglos de nuestra era y las consecuencias de las cruzadas en la evolución de Europa.

11
TRES EJEMPLOS EN LA HISTORIA DEL MUNDO

Con las conquistas de Alejandro se abre a los griegos un nuevo, enorme horizonte espacial. La cultura y el arte del helenismo son sus consecuencias. Aristóteles, el gran filósofo contemporáneo de aquella transformación espacial, advirtió en seguida cómo se unían cada vez los mundos habitados de Oriente y Occidente. Aristarco de Samos, que vivió poco después (310-230 a. C), sospechaba ya que el sol era una estrella fija colocada en medio de la órbita terrestre. La ciudad de Alejandría, fundada por Alejandro junto al Nilo, fue centro de asombrosos descubrimientos e invenciones en la técnica, la física y las matemáticas. Allí enseñó Euclides, el fundador de la geometría euclidiana; allí realizó Herón asombrosos descubrimientos técnicos; Arquímedes de Siracusa, un inventor de grandes máquinas de guerra y formulador de leyes naturales, estudió allí. Eratóstenes (275-195 a. C), director de la biblioteca de Alejandría, calculó ya con exactitud el Ecuador y probó científicamente que la tierra era redonda; se adelantó así a las doctrinas de Copérnico. Ello no obstante, el mundo helenístico no estaba suficientemente maduro para una revolución espacial planetaria. Sus conocimientos no trascendieron de un núcleo de sabios, porque aún no había incorporado ningún océano del mundo a su realidad existencial.

Cuando César, trescientos años más tarde, conquistó, partiendo de Roma, las Galias e Inglaterra, extendióse la mirada hacia el noroeste y se alcanzó el Atlántico. Éste fue el primer paso para llegar al actual concepto espacial «Europa». Durante el primer siglo del Imperio romano, en tiempos de Nerón sobre todo, se hizo tan fuerte y notoria la conciencia de una honda transformación, que, al menos en las cabezas rectoras, cabe hablar ya de mutaciones que casi suponen una revolución espacial. Este momento histórico se hunde con el primer siglo de nuestra era y merece por ello especial consideración. El horizonte visual se dilató por los cuatro puntos cardinales. Conquistas y guerras civiles habían trastocado el espacio desde España a Persia, de Inglaterra a Egipto. Lejanas comarcas y pueblos se pusieron en relación y sintieron la unidad de un destino político común. De todas las partes del Imperio, de Germania como de Siria, de África como de Iliria, podía un general ser elevado por sus soldados a emperador. Se había cruzado el istmo de Corinto y se había circunnavegado ya Arabia por el sur. Nerón enviaba una expedición a las fuentes del Nilo. El mapamundi de Agripa y la *Geografía* de Estrabón son documentos que registran esa dilatación espacial. El que la tierra tuviese la forma de una esfera no era cosa que supiesen tan sólo unos pocos astrónomos y matemáticos.

Un célebre filósofo de aquel tiempo: Séneca, maestro, educador y víctima de Nerón, expresó en espléndidas frases y versos lo que podría denominarse ya sentido planetario de aquella situación. Con toda claridad dice que con viento en popa —viento de Levante en este caso— no son precisos muchos días de navegación hacia Poniente para alcanzar, desde las últimas costas de España, las Indias situadas en Oriente. En otro lugar, en su tragedia *Medea,* expresa en hermosos versos una singular profecía:

> El cálido Indo y el frígido Araxes se tocan;
> beben los persas del Elba y del Rin;
> Tetis[1] desvelará nuevos orbes,
> y Tule no será ya el confín de la tierra[*].

---

[1] Tetis, madre de Aquiles, aparece aquí como diosa de los mares. Según otra versión se habla de Tiphys, el piloto del *Argo,* buque en que marcharon los argonautas al mar Negro, a la búsqueda de un tesoro de oro.

He citado estos versos porque expresan el vasto sentimiento del espacio existente en el primer siglo de nuestra era. Su comienzo significa ya realmente un giro de los tiempos, al que van aparejados no sólo la conciencia de plenitud temporal, sino también la de un espacio terrestre y un horizonte planetario colmados. Pero además las palabras de Séneca tienden un misterioso puente hacia la Edad Moderna y la época de los descubrimientos, ya que sobrevivieron al secular oscurantismo espacial del Medievo europeo y a su vocación terrestre. Ellas transmitieron a los hombres capaces de pensar la noción de un espacio mayor y de una universalidad, contribuyendo asimismo al descubrimiento de América. Cristóbal Colón conocía, como muchos de sus contemporáneos, las palabras de Séneca y halló en ellas acicate y estímulo para su travesía, para el arriesgado viaje en que, navegando hacia Occidente, pretendía alcanzar y alcanzó las costas del Oriente. La expresión Nuevo Mundo, *Novus Orbis,* que Séneca empleara, fue aplicada en 1492 inmediatamente a la recién descubierta América.

La caída del Imperio romano, la expansión del islam, las irrupciones de árabes y turcos, trajeron consigo la territorialización de Europa y el oscurecimiento del sentido del espacio por varios siglos. El apartamiento del mar, la falta de flota y la territorialización plena son características de la temprana Edad Media y su sistema feudal. Del 500 al año 1100, Europa se había convertido en una masa feudal agraria de territorio, cuya capa dominante, los señores feudales, abandonaba el cultivo del espíritu, incluso el leer y escribir, a la Iglesia y al clero. Señores y héroes famosos de este tiempo no sabían leer ni escribir y se ayudaban para este menester de un monje o capellán. En un Imperio marítimo no es probable que los gobernantes hubiesen podido seguir largo tiempo ignorantes, sin saber leer ni escribir, como lo fue en un complejo de poder puramente territorial y de economía basada en las tierras. Pero a consecuencia de las cruzadas, los caballeros y comerciantes franceses, ingleses y alemanes conocieron el Próximo Oriente. La expansión de la Hansa alemana y de la Orden Teutónica abrió en el norte un nuevo horizonte; surgió aquí un sistema de tráfico y de comercio que ha sido llamado la «economía mundial de la Edad Media».

También este ensanchamiento del espacio fue a la vez un cambio muy profundo desde el punto de vista de la cultura. En Europa surgen por doquier nuevas formas de vida política. En Francia, Inglaterra y Sicilia se establecen administraciones centralizadas, que anuncian ya, en algunas cosas, el Estado moderno. En la Italia central y septentrional brota una nueva cultura urbana. Surgen universidades con nueva teología y ciencia jurídica hasta entonces desconocidas. El renacer del derecho romano engendra una nueva clase intelectual, los juristas, que destruye el monopolio cultural del clero, típico de la época feudal. En el nuevo período, el del gótico, un poderoso ritmo de movimiento sacude el espacio estático del arte románico precedente y le reemplaza en arquitectura, pintura y escultura por un dinámico campo de fuerzas, por un espacio en movimiento. La nave gótica es un ensamblaje en el que las diversas piezas se mantienen en equilibrio y sostienen mutuamente en virtud de su peso. Frente a las sólidas y pesadas masas de los edificios románicos, supone esto un sentido totalmente nuevo del espacio. Pero también se advierte en el arte gótico, en comparación con el espacio del templo antiguo y con el de la arquitectura renacentista posterior, la expresión de una fuerza y un movimiento peculiares, que entrañan una evolución espacial.

---

* Séneca, *Medea,* vv. 372-379; trad. española de V. García Yebra, Gredos, Madrid, 1982. [*N. del E.*]

12
LA PRIMERA REVOLUCIÓN ESPACIAL PLANETARIA

Podrían hallarse aún otros ejemplos históricos, pero todos palidecen ante la más honda y trascendental transformación de la imagen planetaria del mundo de que tenemos noticia en la historia universal. Acaece en los siglos XVI y XVII, en la época del descubrimiento de América y de la primera circunnavegación de la tierra. En este periodo nace un mundo nuevo en el sentido más audaz de la palabra y la conciencia colectiva de los pueblos de Europa central y occidental primero y, finalmente, de toda la humanidad fue cambiada de raíz. Es ésta la primera revolución espacial propiamente dicha y en el más amplio sentido de la palabra, extensible a tierra y mundo.

Es una revolución que no es comparable con ninguna otra. No fue una mera dilatación, singularmente amplia en términos cuantitativos, del horizonte geográfico producida a raíz del descubrimiento de nuevos continentes y de nuevos mares. Lo que se transformaba, para la conciencia colectiva de los hombres, era, más bien, la imagen global de nuestro planeta, y, más todavía, la concepción astronómica de todo el universo, con la consiguiente total eliminación de las concepciones de la Antigüedad y de la Edad Media. Por vez primera en su historia tuvo el hombre en su mano, como si fuera una bola, la esfera terrestre entera y verdadera. El hombre medieval, incluso Martín Lutero, hubiera tenido por ridícula fantasía indigna de ser tomada en serio el que la tierra fuese redonda. Ahora, la redondez de la tierra era un hecho palpable, una irrecusable experiencia y una verdad científica indiscutible. Nuestro planeta, inmóvil hasta entonces, se movía ahora alrededor del sol. Pero tampoco era eso, con ser mucho, la verdadera y más honda transformación espacial que entonces se lleva a cabo. El agrandamiento del cosmos en sí y la idea de un infinito espacio vacío fueron lo decisivo.

Copérnico fue el primero que demostró científicamente que la tierra gira alrededor del sol. Su obra sobre las rotaciones de los cuerpos celestes, *De revolutionibus orbium coelestium,* aparece en 1543. Transforma así en verdad nuestro sistema solar, pero sigue manteniendo todavía, no obstante, que el universo en su conjunto, el cosmos, es un espacio limitado. El mundo, en su amplio sentido cósmico, y con él el propio concepto de espacio, no se habían alterado aún por consiguiente. Pocas décadas más tarde desaparecen estos límites. En el sistema filosófico de Giordano Bruno, nuestro sistema solar, en que la tierra se mueve como planeta alrededor del sol, es tan sólo uno de los muchos sistemas solares de la infinita bóveda estrellada. A consecuencia de los experimentos científicos de Galileo, se convirtieron tales especulaciones filosóficas en verdad demostrable matemáticamente. Kepler llegó a calcular las órbitas de los planetas, aunque él mismo se estremeciese al pensar en la infinitud de esos espacios, en que, sin límites imaginables y sin centro alguno, se mueven los sistemas planetarios. Con la teoría de Newton se consolida definitivamente para toda la Europa de la Ilustración la nueva concepción espacial. Equilibradas las fuerzas de atracción y de repulsión, los astros se mueven según las leyes de la gravedad en un infinito espacio vacío.

Los hombres pueden, pues, imaginar ahora un espacio vacío, cosa que antes no podían, aunque algunos filósofos hubiesen hablado ya del «vacío». Antes, los hombres tenían miedo al vacío; sentían el llamado *horror vacui.* Ahora olvidan su temor y acaban por aceptar que tanto ellos como su mundo existen en el vacío. En el siglo XVIII los escritores de la Ilustración, con Voltaire a la cabeza, se sienten incluso muy orgullosos de ese concepto científicamente demostrable de un mundo suspendido en un infinito espacio vacío. ¡Intenta, sin embargo, concebir realmente en tu imaginación un

auténtico espacio vacío! Un espacio que se encuentre no sólo privado de aire, sino completamente huero de las más sutiles y volatilizadas materias. ¡Trata de diferenciar realmente en tu pensamiento espacio y materia, de separarlos entre sí y de pensar en el uno sin el otro! De igual manera puedes pensar en la nada absoluta. Los escritores de la Ilustración se rieron mucho de aquel *horror vacui.* Pero tal vez su risa era tan sólo un explicable estremecimiento ante la nada y el vacío de la muerte, ante una concepción nihilista y, en suma, ante el nihilismo.

No es posible explicar el cambio que supone la idea de un infinito espacio vacío como simple consecuencia de una mera prolongación geográfica de la tierra conocida. Es tan esencial y revolucionaria que puede decirse, por el contrario, que el descubrimiento de nuevos continentes y la circunnavegación de la tierra son simplemente aspectos y consecuencias de cambios más profundos. Sólo así podía llevar el desembarco en una isla desconocida a toda una época de descubrimientos. Varias veces habían pisado tierra americana hombres procedentes de Oriente y Occidente. Los vikingos, desde Groenlandia, hallaron, como es sabido, hacia el año 1000, la América del Norte, y los indios que halló Colón debieron llegar a América de alguna parte. Pero América no fue «descubierta», sin embargo, hasta 1492 por Colón. Los descubrimientos precolombinos ni produjeron una revolución espacial planetaria ni tuvieron parte en dicho proceso. De lo contrario, no hubieran permanecido en México los aztecas y en el Perú los incas. Un buen día hubieran hecho, mapa en mano, una visita a Europa y, en vez de que los descubriéramos, nos habrían descubierto ellos a nosotros. Una revolución espacial no se limita solamente a un desembarco en parajes hasta entonces desconocidos. Supone además una transformación de los conceptos espaciales que abarca todos los aspectos y ámbitos de la existencia humana. La prodigiosa transformación que tuvo lugar al filo de los siglos XVI y XVII permite conocer su verdadero significado.

En esos siglos de cambio, las gentes de Europa imponen simultáneamente en todos los ámbitos de su genio creador un nuevo concepto espacial. La pintura del Renacimiento sustituye el espacio de la pintura gótica medieval; los pintores colocan ahora objetos y personas en un espacio, cuya perspectiva presenta un fondo vacío. Hombres y cosas están ahora y se mueven *en* un espacio. En comparación con la estructura espacial de un cuadro gótico esto significa, de hecho, un mundo distinto. El que los pintores vean ahora de otra manera, el que su retina haya cambiado, es para nosotros muy significativo. Los grandes pintores no son tan sólo gentes que nos muestran cosas bellas. El arte acusa en cada momento la conciencia espacial de la época, y el verdadero pintor es un hombre que ve las cosas y las personas mejor y con más exactitud que los demás hombres, con mayor exactitud sobre todo en el sentido de la realidad histórica de su tiempo. Pero no sólo en la pintura aparece un nuevo espacio. La arquitectura renacentista crea sus edificios de estructura geométrica, clásica, separados por todo un mundo de ideas del espacio gótico. La nueva escultura coloca las estatuas de figura humana aisladas en el espacio, en tanto que las figuras del Medievo aparecen adosadas a muros y columnas. La arquitectura barroca, por su parte, imprime de nuevo un dinámico movimiento y guarda por ello mayor cohesión con el gótico, aunque sigue manteniéndose dentro de la nueva y moderna idea de espacio, surgida con la revolución espacial, a la que ella misma contribuye decisivamente. La música toma sus melodías y armonías de los tonos antiguos y se coloca en el ámbito auditivo de nuestro llamado sistema tonal. El teatro y la ópera mueven sus personajes en el fondo vacío de un espacio escénico, que es separado mediante un telón de la sala o espacio destinado a los espectadores. Todas las corrientes intelectuales de estos dos siglos:

Renacimiento, Humanismo, Reforma, Contrarreforma y Barroco han contribuido, por consiguiente, a que esta revolución espacial sea de signo total.

No es excesivo afirmar que todas las esferas vitales, todas las formas de existencia, toda clase de fuerzas creadoras humanas, arte, ciencia y técnica, han participado de aquel nuevo sentido espacial. Los grandes cambios de la tierra en lo geográfico no son sino el aspecto externo de la honda transformación que expresa la trascendental palabra «revolución espacial». Todo lo que se ha caracterizado como supremacía racional del europeo y del racionalismo occidental, surge entonces con impulso irresistible. Se desarrolla en los pueblos de la Europa central y occidental, rompe las formas medievales de comunidad humana, crea nuevos estados, flotas y ejércitos, inventa nuevas máquinas, somete a los pueblos no europeos y los coloca ante el dilema de aceptar la civilización de Europa o caer en simple pueblo colonial.

13
LA CONQUISTA EUROPEA DEL NUEVO MUNDO

Todo ordenamiento fundamental es un ordenamiento espacial. Se habla de la constitución de un país o de un continente como de su ordenamiento fundamental, de su *nomos*[1]. Ahora bien, el propio y verdadero ordenamiento fundamental en su esencia está basado en unas determinadas fronteras y divisiones espaciales. En dimensiones determinadas y en una determinada distribución de la tierra. Por eso el comienzo de los grandes períodos históricos va precedido de grandes conquistas territoriales. En especial, todo cambio o variación notable de la imagen de la tierra va unido a cambios políticos universales, a una nueva distribución del globo, a una nueva conquista de territorios.

Una revolución espacial tan asombrosa y única como la de los siglos XVI y XVII tenía que llevar forzosamente a una conquista igualmente asombrosa y única. Los pueblos europeos, ante quienes se abrieron entonces nuevos espacios sin límites visibles y que se desparramaron en ellos, trataban a los pueblos y países no europeos y no cristianos que descubrían como bienes sin dueño, pertenecientes al primer ocupante europeo. Todos los conquistadores, tanto católicos como protestantes, invocaron para justificarse la misión de propagar el cristianismo entre los pueblos no cristianos. Esto bien podía haberse intentado también sin conquista y sin saqueos. Pero no había otra

---

[1] El sustantivo griego *nomos* deriva del verbo griego *nemein y* posee, como éste, tres significados. *Nemein,* en primer lugar, tiene el mismo significado que el término alemán *nehmen,* «tomar, conquistar»; por tanto *nomos* significa en primer lugar «toma de posesión, conquista» (*Nahme*). Como, por ejemplo, de la misma forma que en griego *legein-logos* corresponden a los alemanes *sprechen-Sprache* (hablar-lenguaje), los términos griegos *nemein-nomos* corresponden a los alemanes *nehmen-Nahme.* La toma de posesión es al principio «conquista de la tierra» (*Landnahme*) y más tarde también «conquista del mar» (*Seenahme*) —sobre la que se habla ampliamente en nuestra reflexión sobre la historia universal—, mientras que en el ámbito industrial se habla de la «conquista de la industria» (*Industrienahme*), es decir, la conquista de los medios industriales de producción. En segundo lugar, *nemein* significa «dividir» (*teilen*) y «distribuir» (*verteilen*) aquello de lo que se ha tomado posesión. El *nomos,* consiguientemente, es, en segundo lugar, el modo fundamental de división y distribución del terreno, así como del ordenamiento de la propiedad basado en ello. El tercer significado de *nemein* es «pastar» (*weiden*), es decir, el uso, el cultivo y la explotación del terreno obtenido mediante la división, por tanto, la producción y consumo. «Tomar», «dividir» y «explotar» son, en este orden, los tres conceptos fundamentales de todo ordenamiento concreto. Especificaciones ulteriores sobre el significado de *nomos* se encuentran en el volumen *Der Nomos der Erde,* Greven, Köln, 1950; 2.ª edición, Duncker & Humblot, Berlin, 1974; trad. castellana *El Nomos de la Tierra. El derecho de gentes del jus publicum Europaeum,* Centro de Estudios Constitucionales, Madrid, 1979.

legitimación ni argumento. Algunos frailes, como el teólogo español Francisco de Vitoria, en sus lecciones sobre los indios*, expusieron que el derecho de los pueblos sobre su suelo es independiente de sus creencias religiosas y defendieron, con asombrosa franqueza, los derechos de los indios. Ello no varía en un punto el aspecto histórico general de la conquista europea. Más tarde, en los siglos XVIII y XIX, la tarea de la misión cristiana se convirtió en la tarea de extender la civilización europea a los pueblos no civilizados. De tales legitimaciones surgió un derecho internacional cristiano-europeo, es decir, el de una comunidad de pueblos cristianos de Europa contrapuesta al resto del mundo. Formaron éstos una «familia de naciones», un orden interestatal. Su derecho de gentes se basaba en la diferenciación entre pueblos cristianos y no cristianos o, un siglo más tarde, entre pueblos civilizados (en el sentido cristiano-europeo) y no civilizados. Un pueblo no civilizado, en tal sentido, no podía ser miembro de aquella comunidad jurídica internacional; no era sujeto, sino simple objeto de aquel derecho internacional; es decir, pertenecía como colonia o protectorado colonial a las posesiones de uno de esos pueblos civilizados.

Por supuesto que no has de imaginar la «comunidad de pueblos cristiano-europeos» como rebaño de pacíficas ovejas. Mantuvieron entre sí sangrientas guerras. Pero eso no excluye el hecho histórico de una comunidad y un orden cristiano-europeo civilizado. La historia universal es una historia de conquistas territoriales y en cada conquista no siempre se han entendido los conquistadores entre sí, sino que han disputado a menudo y, a menudo también, en sangrientas luchas fratricidas. Los conquistadores tenían, sin embargo, entre sí, frente a los antiguos poseedores y a terceros extraños, una causa común. Luchas intestinas, guerras fratricidas y guerras civiles son, como es sabido, las más cruentas de todas las luchas. Esto rige de ordinario en las conquistas en común. Y las guerras son tanto más duras cuanto más valioso es el objeto de la lucha. Se trataba aquí de la conquista de un mundo nuevo. En Florida, por ejemplo, durante el siglo XVI, se mataron ferozmente durante años españoles y franceses, sin respetar a mujeres y niños. Españoles e ingleses sostuvieron una encarnizada, centenaria guerra, en la que pareció alcanzar su más alto grado la brutal enemistad que los hombres son capaces de tener entre sí. No sintieron algunos de estos pueblos escrúpulo alguno en utilizar a no europeos, indios o musulmanes, como auxiliares declarados o encubiertos e incluso como aliados. El comienzo de las hostilidades era siempre tremendo: se calificaban mutuamente de asesinos, ladrones, piratas y violadores de mujeres. Un solo reproche omitían, que era empleado con singular predilección contra los indios: entre europeos-cristianos no se echaban en cara la antropofagia. Por lo demás, nada faltó en el léxico de su encarnizada y mortal enemistad. Todo esto desaparecía, sin embargo, ante el hecho predominante de la común conquista europea del Nuevo Mundo. El sentido y la esencia del derecho internacional cristiano-europeo, su ordenamiento fundamental radican precisamente en el reparto de las nuevas tierras. Los pueblos de Europa estaban de acuerdo, sin excesivas consideraciones metódicas, en considerar el territorio no europeo como suelo colonial, es decir, como objeto de conquista y explotación. Este aspecto del desarrollo histórico es tan importante que la época de los descubrimientos puede ser considerada igualmente, y acaso con mayor exactitud, como la época de las conquistas europeas de tierra. «La guerra une —dice Heráclito— y el derecho es lucha»**.

---

* *Relectiones de Indis recenter inventis et de jure belli Hispanorum in barbaros* (1539), en *Relationes theologicae XII,* apud Iacobum Boyerium, Lugduni, 1557; trad. castellana *La libertad de los indios,* CSIC, Madrid, 1967. [*N. del E.*]

** Heráclito, 22 B 80, en *Los filósofos presocráticos* I, trad. y ed. de C. Eggers Lan y V. E. Juliá, Gredos, Madrid, 1981. [*N. del E.*]

14
LA LUCHA ENTRE LOS CONQUISTADORES

Portugueses, españoles, franceses, holandeses e ingleses pelearon entre sí por el reparto del Nuevo Mundo. La lucha no se llevó a cabo tan sólo con armas militares; fue también una disputa jurídico-diplomática por el mejor derecho. Frente a los naturales se podía ser a este respecto extraordinariamente generoso. Se desembarcaba; se erigía una cruz o se grababa en un árbol el escudo del rey; se colocaba un piedra con el blasón real traída al efecto o se depositaba un documento en el agujero de la raíz de un árbol. Los españoles preferían proclamar solemnemente ante un grupo de indígenas congregados al efecto que aquel país pertenecía desde entonces a la corona de Castilla. Tan simbólicas tomas de posesión eran suficientes para adquirir, en pleno derecho, grandes islas y continentes enteros. Ningún gobierno, ni el portugués ni los de España, Francia, Holanda o Inglaterra respetaron el derecho de los naturales y de las poblaciones indígenas a su propio suelo. Cosa muy distinta era la discusión de los ocupantes europeos entre sí. Aferrábase entonces cada cual al primer titulo jurídico que a mano cayese, y si parecía conveniente, incluso a convenios con los indígenas y sus príncipes.

Mientras se trató tan sólo de Portugal y España, potencias católicas ambas, pudo intervenir el papa romano como creador de títulos jurídicos, como ordenador de la nueva ocupación de tierra y como árbitro entre las potencias ocupantes. Ya en 1493, apenas un año después del descubrimiento de América, consiguieron los españoles una bula del papa reinante, Alejandro VI, en la que con toda la fuerza de su apostólica autoridad, entregaba al rey de Castilla y León y a sus herederos las nuevas tierras descubiertas en las Indias occidentales en calidad de feudo secular de la Iglesia. En la bula se fijaba una línea, que corría a lo largo del océano Atlántico cien millas al oeste de las Azores y Cabo Verde. España recibía, siempre como feudo papal, todos los descubrimientos al oeste de dicha línea. Años más tarde acordó España con Portugal, en el Tratado de Tordesillas, que pertenecerían a la corona lusitana todas las tierras descubiertas al este de la misma. Comenzó así el reparto de todo el Nuevo Mundo en gran escala, pese a que Colón había descubierto tan sólo, por entonces, algunas islas y puntos aislados del litoral. Nadie podía tener en aquellos tiempos un concepto real de la tierra, pero se dio comienzo, sin embargo, al nuevo reparto del planeta en toda la amplitud de su extensión y su forma. La línea divisoria establecida por el Papa en 1493 señala el comienzo de la lucha por el nuevo ordenamiento fundamental terrestre, por el nuevo *nomos* de la tierra.

Durante más de cien años invocaron españoles y portugueses las concesiones papales para defenderse contra las exigencias de los impetuosos franceses, ingleses y holandeses. Brasil, descubierto por Cabral en 1500, fue portugués sin disputa, ya que este saliente de la costa atlántica de América, de acuerdo con un desplazamiento ulterior de la línea divisoria hacia el oeste, caía dentro del hemisferio oriental, es decir, del lado portugués. Las restantes potencias ocupantes de tierras no se consideraban, sin embargo, ligadas por los acuerdos tomados por España y Portugal, y la autoridad papal no bastaba para infundirles respeto por el monopolio de conquistas detentado por ambas potencias católicas. Con la Reforma protestante se sustrajeron abiertamente a la autoridad del papa romano los países que abrazaron el protestantismo. La lucha por la conquista del Nuevo Mundo se convirtió de esta suerte en una lucha entre Reforma y Contrarreforma, entre el catolicismo mundial de los españoles y el protestantismo mundial de los hugonotes, de los holandeses e ingleses.

15
TIERRA Y MAR EN LAS GUERRAS DE RELIGIONES

Los pueblos cristianos conquistadores no hicieron frente común contra los naturales de las tierras recién descubiertas, ya que tampoco existía en ellas un común enemigo capaz de presentarles batalla. Tanto más áspera —pero a la par de mayor grandiosidad histórica y más determinante— fue la guerra de religión que entonces comienza entre los pueblos cristianos conquistadores, la contienda mundial entre catolicismo y protestantismo. Con aquel significado y tales frentes aparece como una guerra de religión, y lo fue ciertamente. Pero con ello no hemos dicho todo. Su verdadero contenido sólo se esclarece por entero si tenemos en cuenta, una vez más, la contraposición de los elementos y la entonces incipiente discriminación entre el mundo del mar libre y el mundo de la tierra firme.

Varias figuras de la gran contienda religiosa han sido llevadas al teatro por grandes poetas. Felipe II, rey de España, y su rival Isabel, reina de Inglaterra, fueron temas favoritos de los dramaturgos. Ambos aparecen en diversas tragedias de Schiller; ambos fueron enfrentados directamente con frecuencia, incluso en una misma obra teatral. Se consiguieron así escenas bellas y de gran efecto; pero los contrastes más profundos, la verdadera distinción entre amigo y enemigo y las últimas fuerzas y antagonismos elementales no pueden ponerse de manifiesto por esta vía. En Alemania no hay en aquella época tan escenificables figuras históricas. Solamente un alemán, el emperador Rodolfo II, llegó a convertirse en héroe de una tragedia notable en aquellos años, tan pobres en gestas en Alemania, que median entre 1550 y 1618. Poco habrás oído de él, y no se puede decir en verdad que sobreviva su recuerdo en la memoria del pueblo alemán. A pesar de ello, su nombre merece ser citado a este respecto, y un gran dramaturgo alemán, Franz Grillparzer, lo sitúa acertadamente en el punto central de una tragedia: *Lucha fratricida en la casa de Habsburgo*[*]. La problemática y la fuerza, tanto de la obra de Grillparzer, como de su héroe, estriban precisamente en que Rodolfo II no fue un héroe activo, sino que se limitó a retrasar, a contener. Tenía algo de *katechon,* concepto que ya hemos mencionado anteriormente en otra ocasión. ¿Qué otra cosa podía hacer Rodolfo II en la situación por la que Alemania atravesaba en aquel entonces? Ya era mucho el que se apercibiese de que los frentes exteriores nada interesaban a su país, y un éxito fue que retrasase y contuviese por varias décadas el estallido de la guerra de los Treinta Años.

La particularidad de la situación de Alemania a la sazón consistió precisamente en que no tomase partido y en que no pudiese tomarlo tampoco. Cierto que sufría en su propio cuerpo la pugna entre catolicismo y protestantismo, pero ese antagonismo interno alemán era algo muy diferente del antagonismo universal en que estaba empeñado el resto del mundo y que afectaba a la conquista de las nuevas tierras. Alemania fue, en efecto, la cuna de Lutero y el país de origen de la Reforma. Pero la lucha entre las potencias conquistadoras había superado hacía mucho tiempo la inicial oposición entre catolicismo y protestantismo y, dejando al margen los problemas internos alemanes, había dado paso a la hostilidad, mucho más honda y precisa, entre jesuitismo y calvinismo. Ésa fue ahora la distinción «amigo-enemigo» determinante de la política mundial.

Los príncipes y estamentos alemanes luteranos, sobre todo el primer príncipe protestante del Imperio, el elector de Sajonia, se esforzaron en mantener la fidelidad a un emperador aun cuando era católico. Cuando por inspiración calvinista surge una

---

[*] *Ein Bruderzwist in Habsburg,* Cotta, Stuttgart, 1872. [*N. del E.*]

coalición armada en los estados evangélicos alemanes, la llamada Unión, y la correspondiente réplica de los estados católicos, la Liga, no supo el luterano elector de Sajonia a cuál de ellas pertenecía. Todavía en 1612 se discutía sobre su incorporación a la Liga católica. El odio de los luteranos hacia los calvinistas no era menor que su odio hacia los papistas, ni menor tampoco que el que los católicos profesaban a los calvinistas. Pero esto no se explica sólo por el hecho de que los luteranos, en general, acatasen prácticamente en mayor grado que los calvinistas, mucho más activos, el principio de sometimiento a la autoridad. El motivo verdadero consiste precisamente en que Alemania fue entonces tenida al margen de la conquista europea del Nuevo Mundo, viéndose arrastrada desde fuera al magno conflicto de las potencias conquistadoras de la Europa occidental. Simultáneamente la presión turca la amenazaba por el sudeste. Jesuitas y calvinistas colocaron a Alemania, desde España, Holanda e Inglaterra, ante alternativas muy ajenas a la evolución interna germana. Los príncipes y estamentos alemanes católicos no incluidos en la órbita de la Compañía de Jesús y luteranos no calvinistas, trataron de sustraerse a una lucha que políticamente les era extraña en el fondo. Pero para ello hubiera sido menester una gran fortaleza y determinación. A falta de ellas cayeron en una situación que ha sido acertadamente calificada de «neutro-pasiva». La consecuencia fue que Alemania se convirtiese en el campo de batalla de una guerra ajena de conquistas transoceánicas sin ser partícipe de éstas. El calvinismo, en cambio, fue la nueva religión combatiente. El giro elemental hacia el mar prendió en él como la creencia adecuada a su espíritu. Convirtióse así en la creencia de los hugonotes franceses, de los paladines de la libertad holandesa y de los puritanos ingleses. Fue también la convicción religiosa del príncipe elector de Brandeburgo, uno de los pocos príncipes alemanes que se interesó por la potencia marítima y las colonias. Las comunidades calvinistas de tierra adentro en Suiza, Hungría y otros países carecieron de importancia política mundial cuando no estaban al servicio de aquellas energías marítimas.

Todos los no calvinistas se horrorizaron ante las doctrinas de Calvino, sobre todo ante la dura creencia en la predestinación del hombre desde la eternidad. Desde el punto de vista profano, la fe en la predestinación es tan sólo la culminación máxima del convencimiento de pertenecer a un mundo distinto del corrompido y condenado a perecer. Es, en el lenguaje de la sociología moderna, el más alto grado de autoconciencia de pertenecer a una élite segura de su rango y de su momento histórico. Hablando más humana y llanamente, la seguridad de ser salvado y la salvación son, en último extremo, al margen de cualquier idea racional, el sentido decisivo toda la historia universal. En esta certeza cantaban los *gueux* holandeses su espléndida canción: «La tierra se convertirá en mar, pero será libre».

Cuando en el siglo XVI se desencadenaron las energías elementales del mar, su éxito fue tan grande que se incorporaron rápidamente a la historia política del mundo. En tal momento debieron también incorporarse al lenguaje intelectual de su tiempo. No podían seguir permaneciendo entre balleneros, navegantes y espumadores del mar. Hubieron de buscarse aliados ideológicos, los más decididos y radicales de todos y los que acabaron más propiamente con los conceptos de los primeros tiempos. El luteranismo alemán no podía serlo, ya que iba aparejado más bien a tendencias territorialistas y a un general continentalismo. Tan significativo es en todo caso que el fin de la Hansa y del poderío alemán en el Báltico tengan lugar durante el período luterano, como que el encumbramiento marítimo de Holanda y el pujante triunfo de Cromwell coincidieran con la época calvinista. Pocas veces se ha tenido conciencia de esto. Las investigaciones históricas partieron hasta ahora, generalmente, de puntos de vista ligados a lo continental. Sólo tuvieron en cuenta la tierra firme y la evolución

estatal, que en Alemania es solamente territorial, y son por ello a menudo totalmente particularistas y de estrechos horizontes. Si dirigimos, sin embargo, nuestra mirada hacia el mar, percibiremos en seguida la coincidencia o, si se me permite decirlo, la hermandad histórica mundial que liga el calvinismo político con las energías marítimas desplegadas en Europa. También los frentes religiosos y las consignas teológicas belicosas de aquel tiempo encierran en su esencia la contraposición de las fuerzas elementales que habían producido un desplazamiento hacia el mar desde la tierra firme de la existencia histórica universal.

16
CONQUISTA BRITÁNICA DEL MAR
Y SEPARACIÓN ENTRE TIERRA Y MAR

Mientras del lado terrestre del acontecer histórico se realiza una conquista de territorios del más grande estilo, se completa en el mar la otra no menos importante mitad de la nueva distribución de nuestro planeta. Las conquistas marítimas inglesas la llevaron a cabo. Éstas son, del lado marítimo fruto de la común acción europea de aquellos siglos. Mediante ellas se determinó la línea fundamental del primer orden espacial planetario, cuya esencia consiste en la separación entre tierra y mar. La tierra firme pertenece ahora a una docena de Estados soberanos; el mar, a nadie, a todos y, en realidad, a uno sólo: Inglaterra. El orden de la tierra firme consiste en su división en territorios estatales; el mar, por el contrario, es libre, es decir, estatalmente libre y no sometido a la soberanía de Estado alguno. Tales son en lo espacial los hechos fundamentales sobre los que se ha desarrollado el derecho internacional cristiano-europeo de los tres siglos últimos. Tal es la ley fundamental, el *nomos* de la tierra en ese período.

Sólo a la luz del hecho primordial de la conquista inglesa de los mares y de la separación entre tierra y mar cobran su verdadero significado muchas célebres frases y dichos de uso corriente. Así la máxima de sir Walter Raleigh: «Quien domina en el mar, domina el comercio del mundo, y a quien domina el comercio del mundo, pertenecen todas las riquezas del mundo y el mundo mismo». O aquella otra: «Todo comercio es comercio internacional; todo comercio internacional es comercio marítimo». En ellas se encierran, en el momento culminante del poderío marítimo inglés, los dichos sobre la libertad: «Todo comercio internacional es comercio libre». Todo ello no es del todo falso, pero va unido a una determinada época y a una determinada situación mundial, y se convierte en falso si se pretende transformar en verdad absoluta y eterna. La escisión entre tierra y mar se pone de manifiesto sobre todo en la contraposición entre guerra terrestre y guerra marítima. Guerra terrestre y guerra marítima han sido siempre, estratégica y tácticamente, cosas distintas, pero su contraposición se hace ahora expresión de dos mundos distintos y de convicciones jurídicas contrarias.

Para la guerra terrestre han elaborado los Estados del continente europeo, desde el siglo XVI, determinadas normas, basadas en la idea de que la guerra es una relación de Estado a Estado. A cada lado está la potencia militar estatalmente organizada, y los ejércitos dirimen la contienda abiertamente en el campo de batalla. Como enemigos se enfrentan tan sólo las fuerzas combatientes, en tanto que la población civil no combatiente permanece al margen de las hostilidades. No es enemigo y no es tratada como enemigo mientras no tome parte en la lucha. La guerra marítima, por el contrario, se basa en la idea de que debe destruirse el comercio y la economía del enemigo. Es «enemigo» en tales guerras no solamente el combatiente rival, sino todo súbdito de país enemigo y, en los últimos tiempos, incluso el neutral que comercia y mantiene

relaciones económicas con éste. La guerra terrestre tiende hacia la batalla campal decisiva. En la guerra naval puede llegarse también, desde luego, al combate naval, pero sus métodos y medios típicos son el bombardeo y el bloqueo de las costas enemigas y la captura de barcos mercantes enemigos y neutrales, conforme a las reglas del derecho de captura. La razón de tales medios característicos de la guerra en el mar estriba en que se dirigen lo mismo contra combatientes que contra no combatientes. Un bloqueo por hambre especialmente afecta en forma indistinta a la población de todo el territorio bloqueado, tanto militares como civiles, hombres como mujeres, ancianos como niños.

Éstas son, en verdad, no solamente dos partes de un ordenamiento jurídico internacional, sino dos mundos totalmente diferentes. Pero a partir de la conquista británica del mar, los ingleses y los pueblos que han sufrido su influencia se han acostumbrado a ello. De acuerdo con su visión del mundo, la idea de que una potencia terrestre pudiese ejercer una supremacía sobre todo el orbe resultaba algo inaudito e insoportable. De otra forma era vista la posibilidad de un dominio mundial establecido sobre una existencia marítima separada de la tierra firme y que abarcara los océanos del planeta. Una pequeña isla situada en el extremo nordoccidental de Europa se había convertido en el centro de un Imperio mundial, alejándose de la tierra firme y eligiendo el mar. Halló en una existencia genuinamente marítima el medio de ejercer una supremacía que se extendía sobre toda la tierra. Cuando la separación entre tierra y mar y la escisión de ambos elementos se hizo ley fundamental del planeta, se construyó sobre esa base un imponente andamiaje de teorías, argumentaciones y sistemas científicos completos, con los que los hombres explicaban la sabiduría y prudencia de esta situación, perdiendo de vista el hecho primordial de la conquista inglesa de los mares y su vinculación a una época determinada. Grandes maestros de la economía política, juristas y filósofos han elaborado esos sistemas, y a la mayoría de nuestros bisabuelos les parecía todo ello evidente. No podían concebir otra ciencia económica ni otro derecho internacional. Puedes ver aquí cómo el gran Leviatán tiene poder incluso sobre los cerebros y facultades humanas. Esto es, ciertamente, lo más asombroso de su poder.

17
MUTACIÓN DE LA NATURALEZA DE ISLA

Inglaterra es una isla. Pero tan pronto como se erigió en detentadora y centro del giro elemental de la tierra firme hacia el mar, como heredera tan sólo de todas las energías marítimas a la sazón desencadenadas, se transformó en esa isla en que pensamos, al repetir con énfasis que Inglaterra es una isla. Y sólo desde que se convirtió en isla en tal sentido nuevo y desconocido hasta entonces, se completó la conquista inglesa de los mares y culminó la primera parte de la revolución espacial planetaria.

Es claro que Inglaterra es una isla. Pero con determinar este hecho geográfico no se dice gran cosa. Hay muchas islas cuya suerte política ha sido totalmente diferente. Sicilia es también una isla, como Irlanda, como Cuba, Madagascar o Japón. ¡Cuántas contradictorias evoluciones históricas van unidas a esos pocos nombres, siendo todos una isla! En cierto sentido también son islas incluso los mayores continentes, y la tierra entera —ya los griegos lo sabían— se halla rodeada de océanos. La propia Inglaterra, desde su separación del continente, operada hace miles de siglos —unos dieciocho mil años antes de nuestra era—, ha estado sometida a los más contradictorios destinos históricos, aunque en su esencia geográfica permaneciese siendo una isla. Una isla era cuando fue poblada por los celtas y cuando Julio César la conquistó para Roma; durante

la ocupación normanda (1066), como en la época de la Doncella de Orleáns (1431), en que los ingleses ocupaban la mayor parte de Francia.

Los habitantes de esa isla tenían también la sensación de su resguardada posición insular. De la Edad Media han llegado hasta nosotros bellas poesías y versos en los que Inglaterra es cantada como fortaleza rodeada por el foso del mar. Shakespeare supo hallar la más bella y conocida expresión de esa conciencia insular de sus habitantes:

> Este segundo Edén, esta coronada isla, mitad paraíso;
> este bastión, que para sí creó la Naturaleza;
> ...
> esta joya en un mar de plata engarzada,
> que el servicio de muralla presta,
> y el del foso, que la morada protege[*].

Es comprensible que los ingleses repitan con frecuencia estos versos y especialmente el que dice: «esta joya en un mar de plata engarzada», que se ha hecho proverbial.

Tales expresiones de la conciencia insular inglesa corresponden, sin embargo, a la antigua isla. La isla era concebida todavía como un pedazo de tierra desprendido del continente y rodeado por el mar. La conciencia insular era aún enteramente terrestre, campesina y territorial. Sucede incluso que la sensación insular se manifiesta como un sentimiento terrestre y territorial especialmente fuerte. Sería erróneo el considerar como ser marino nato a todo isleño e incluso hoy día a todo inglés. Vimos ya la transformación que supone el que un pueblo de pastores se convirtiese, al filo del siglo XVI, en un pueblo de hijos del mar. Tal fue la evolución fundamental de la esencia histórico-política de la propia isla. Consistió en que, contemplada ahora la tierra tan sólo desde el mar, la isla se convirtió, de pedazo desprendido del continente, en parte integrante de ese mar, en un navío o, más claramente, en un pez.

Una visión puramente marítima de la tierra firme, derivada consecuentemente del mar, resulta difícil de comprender para un observador territorial. Nuestro lenguaje corriente forma sus expresiones espontáneamente desde la tierra firme. Lo vimos ya al iniciar nuestra reflexión. La imagen que tenemos de nuestro planeta la llamamos imagen de la tierra, olvidando que también podemos tener de él una imagen del mar. Hablamos, al referirnos al mar, de sus caminos, pese a que en él sólo hay líneas de navegación y no sendas, como por el suelo. Nos imaginamos a un buque en alta mar como un trozo de suelo que marcha por el agua, a modo de «fragmento flotante del territorio nacional», que es como lo define corrientemente el derecho internacional. Nos imaginamos que un buque de guerra es una fortaleza flotante y que una isla, como Inglaterra, es un gran castillo rodeado por el mar como por un foso. Para los hombres de mar todo eso son versiones completamente falsas, fruto de la fantasía de los terrícolas. Un buque no es ningún trozo flotante del suelo, como tampoco un pez es un perro que nade. Por el contrario, para una visión exclusivamente marítima, la tierra firme es pura costa, una playa con un *hinterland.* Visto desde alta mar y desde una existencia marítima, un país entero puede ser un simple despojo del océano, un desecho. Un ejemplo, asombroso para nosotros, pero típico de este punto de vista marítimo, es la frase de Edmund Burke: «España no es sino una ballena varada en las costas de Europa».

Cuando Inglaterra adoptó una forma de vida puramente marítima hubieron de modificarse fundamentalmente sus relaciones con el resto del mundo, y en especial con los Estados del continente europeo. Todas las normas y proporciones de la política

---

[*] *Ricardo II,* acto II, escena 1, vv. 42-48. [*N. del E.*]

inglesa perdieron entonces toda posibilidad de comparación y de compatibilidad con las de los restantes países de Europa. Inglaterra se convirtió en señora de los mares y levantó sobre ese señorío del mar un Imperio mundial británico, que se extendía a todos los rincones del orbe. El mundo inglés pensaba en puntos de apoyo y en líneas de comunicación. Lo que para los demás países era suelo y patria, lo consideraba él simple *hinterland.* El término «continental» adquirió el sentido de «retrasado», y la población que lo habitaba se convirtió en *backward people.* Pero la propia isla, la metrópoli de ese Imperio mundial levantado merced a una forma de vida puramente marítima, fue por ello desarraigada, privada de su contenido terrestre, «desterrizada». Podía, como un barco o un pez, nadar hacia otro lugar del mundo, ya que era solamente el centro movible de un Imperio mundial esparcido sin continuidad por todos los continentes. Disraeli, el más eminente político inglés de la época victoriana, decía refiriéndose a la India que el Imperio británico era una potencia más asiática que europea. Él fue también quien en 1876 unió al título de reina de Inglaterra el de emperatriz de la India. Se pone así de manifiesto que el Imperio británico toma de la India su carácter de imperio. El propio Disraeli había propuesto ya en 1847, en su novela *Tancred,* que la reina de Inglaterra se trasladase a la India. «La reina debe reunir una gran flota, marchar con toda su corte y las clases dirigentes todas y trasladar de Londres a Delhi la sede de su reino. Hallará allí un grandioso, crecido Imperio, un ejército de primera calidad y grandes ingresos.»

Disraeli fue un Abrabanel (cf. *supra*, p. 6) del siglo XIX. Algunas de sus tesis sobre la raza como clave de la historia universal y sobre judaísmo y cristianismo fueron fervientemente propagadas por no judíos y no cristianos. Sabía por tanto lo que decía al hacer tales propuestas. Se dio cuenta de que la isla no era ya un trozo de Europa. Su destino ya no estaba, por tanto, necesariamente ligado al continente europeo. Podía marcharse y, como metrópoli de un Imperio marítimo mundial, cambiar de lugar. La nave podía levar anclas y echarlas en otro lugar del planeta. El gran pez, el Leviatán, podía ponerse en movimiento y buscar otros océanos.

18
DEL PEZ A LA MÁQUINA

Después de la batalla de Waterloo, vencido Napoleón tras veinte años de guerras, comenzó una época de indiscutible y total predominio inglés en los mares. Duró todo el siglo XIX. A mediados de él, después de la guerra de Crimea y de la Conferencia de París de 1856, celebrada a continuación de aquélla, alcanzó su momento culminante. La época del libre comercio fue también la época del libre desarrollo de la supremacía industrial y económica de Inglaterra. Mar libre y libre mercado se aunaban en un concepto de libertad, cuyo mantenedor y protector solamente podía serlo Gran Bretaña. Por aquel tiempo alcanzó también su apogeo en todo el mundo la admiración y copia de lo inglés.

La naturaleza elemental del gran Leviatán se había visto afectada por un cambio interno. Pero esto no fue percibido en su momento. Al contrario. Como consecuencia del sorprendente crecimiento de la economía mundial que en aquel momento se estaba produciendo, una época positivista, cegada por el rápido incremento de la riqueza, creyó que tal riqueza había de crecer ininterrumpidamente hasta desembocar en un milenario paraíso terrenal. Pero la mutación de la naturaleza del Leviatán fue precisamente consecuencia de la revolución industrial iniciada en Inglaterra en el siglo XVIII con la invención de la maquinaria. El primer alto horno (1735), el primer acero fundido

(1740), la máquina de vapor (1768), la hilatura mecánica (1770), el telar mecánico (1778), surgidos todos en Inglaterra, son algunos ejemplos que demuestran cuán grande era su adelanto industrial sobre los demás países. A ellos siguieron en el siglo XIX la navegación a vapor y el ferrocarril. Inglaterra se mantuvo, también aquí, a la cabeza. La gran potencia marítima fue, al propio tiempo, la gran potencia del maquinismo. Su dominio del mundo parecía definitivo.

Vimos anteriormente cuán grande fue el paso dado por la ciencia de la navegación en los pocos años que separan la batalla de galeras de Lepanto (1571) de la destrucción de la Armada española en el Canal de la Mancha (1588). Similar adelanto se experimentó también entre la guerra de Crimea, que Inglaterra, Francia y Cerdeña sostuvieron contra Rusia en los años 1854 a 1856, y la guerra de Secesión americana, en la que, a lo largo de los años 1861 a 1863, derrotaron los Estados industriales del Norte a los Estados agrícolas del Sur. Mientras que la guerra de Crimea se hizo todavía con buques de guerra movidos a vela, en la guerra de Secesión contendieron ya buques de vapor acorazados. Se inicia así la época de la moderna guerra industrial y económica. Inglaterra se mantuvo también a la cabeza en este progreso y conservó casi hasta finales del siglo XIX su gran preponderancia. Pero dar aquel paso significaba, al propio tiempo, que un nuevo período en la relación elemental entre tierra y mar daba comienzo.

En efecto, el Leviatán se transforma entonces, de gran pez, en gran máquina. Ello supuso de hecho una evolución sustancial de extraordinaria importancia. La máquina cambia la relación entre el hombre y el mar. La osada casta de marinos que hasta entonces había forjado la grandeza de la potencia naval perdió su antiguo sentido. Las arduas proezas de los navegantes a vela, el consumado arte de la navegación, el duro adiestramiento y selección de una especie de hombres audaces, todo esto fue perdiéndose paulatinamente a medida que aumentó la seguridad del moderno tráfico marítimo tecnificado.

El mar siguió conservando todavía su poder forjador de hombres. Pero las últimas consecuencias de aquel poderoso impulso que había transformado un pueblo de pastores en piratas disminuyeron y acabaron por extinguirse. Entre el mar como elemento y la existencia humana vino a interponerse un aparato mecánico. Un dominio de los mares basado en la industria mecánica es evidentemente algo muy distinto de un poderío naval conquistado en durísima, inmediata lucha librada a diario con el elemento marino. Un velero, servido únicamente por fuerza muscular humana y un barco movido por hélice a vapor, representan dos relaciones distintas con el mar. La revolución industrial convirtió a los espumadores de océanos y a los hijos del mar en constructores de máquinas y servidores de su poder.

Todos han percibido el cambio. Unos lamentaban el final de aquellos tiempos antiguos heroicos y se refugiaban en el romanticismo de las narraciones de piratas. Otros aplaudían los progresos de la técnica y se entregaban a utópicas consideraciones sobre futuros paraísos del género humano. Con absoluta objetividad hemos consignado cómo la pura existencia marinera, el secreto de la supremacía británica fue afectado en su más íntima esencia. Los hombres del siglo XIX, sin embargo, no se dieron cuenta de ello. Porque, pez o máquina, el Leviatán se hizo en todo caso más fuerte y poderoso y su reino parecía no tener fin.

19
LA «ISLA MAYOR» DE MAHAN

El almirante norteamericano Mahan hizo, a finales de siglo XIX y principios del XX, un singular intento de llevar adelante en la época del maquinismo la situación originaria de la conquista inglesa de los mares. Mahan es un eminente historiador de «la influencia de la potencia marítima en la historia», y así se titula su principal obra[*], que fue también publicada en alemán y apreciada por la marina militar alemana, en especial por su creador, el gran almirante Von Tirpitz.

En un ensayo de julio de 1904 habló Mahan sobre las posibilidades de que los Estados Unidos de América e Inglaterra se unieran de nuevo. El motivo más hondo de tal unión no era para él la unidad de raza, idioma o cultura. En modo alguno rebajaba la importancia de estos aspectos tan frecuentemente resaltados por otros autores. Para él, sin embargo, eran simplemente favorables aditamentos. Lo decisivo, a su juicio, era la necesidad de mantener el dominio anglosajón en el mar, y eso solamente podía lograrse sobre una base «insular», mediante la unión de las dos potencias anglo-americanas. Inglaterra misma se ha hecho demasiado pequeña, a consecuencia de los últimos adelantos, y por ello no es ya una «isla» en el sentido que hemos señalado. Los Estados Unidos de América del Norte son, por el contrario, la verdadera «isla» de los nuevos tiempos. Debido a su extensión —dice Mahan— no se ha tenido hasta ahora conciencia de ello; pero corresponde, sin embargo, a las proporciones y medidas de hoy en día. El carácter insular de los Estados Unidos debe conseguir que el dominio de los mares pueda ser conservado y ejercido en adelante sobre bases más amplias. América es la gran isla, desde la que debe ser perpetuada la conquista inglesa de los mares y continuada en gran escala la hegemonía marítima que los angloamericanos ejercen en el mundo.

Mientras un político como Disraeli quería trasladar a Asia el Imperio inglés, el almirante norteamericano propone su emigración a América. Tal es el rumbo que marca una manera de pensar que parecía natural a un marino angloamericano del siglo XIX. El almirante se dio cuenta de la evolución de los tiempos y se percató de los tremendos cambios de proporciones y medidas que aparejaba irremisiblemente el progreso industrial. Pero no vio que la revolución industrial afectaba precisamente el punto neurálgico de la relación elemental entre el hombre y el mar. Eso determina que su pensamiento se mantenga en el antiguo orden de ideas. Su «gran isla» debe conservar el legado de una tradición caduca dentro de una situación totalmente nueva. La vieja isla, demasiado pequeña, y todo el complejo de un Imperio marítimo mundial basado en ella deben asirse a la nueva isla y ser salvados por ella como por una gigantesca lancha salvavidas.

Pese a la eminente personalidad de Mahan y a todo lo sugestiva que pueda ser su teoría de la «gran isla», no acierta a dar con la causa elemental de un orden espacial nuevo. No había brotado del espíritu de los antiguos marinos. Responde más bien a una exigencia conservadora en pro de la seguridad geopolítica, y nada tiene ya de aquella energía que caracterizó la irrupción elemental operada en los siglos XVI y XVII, merced a la alianza entre osados navegantes y las creencias calvinistas en la predestinación.

---

[*] A. T. Mahan, *The influence of sea power upon history, 1660-1783,* Sampson Low and Co., London, 1890. [*N. del E.*]

20
EL NUEVO ESTADIO DE LA REVOLUCIÓN ESPACIAL PLANETARIA

No fue posible detener el progreso industrial y la nueva técnica en el nivel alcanzado en el siglo XIX. La navegación a vapor y el ferrocarril no fueron su último límite. Con mayor celeridad de la que pudieran suponer los más convencidos profetas del maquinismo el mundo se transformó y entró en la época de la electrotécnica y la electrodinámica. La electricidad, la aeronáutica y la radiotelegrafía realizaron tal revolución de todos los conceptos espaciales, que a todas luces dio comienzo un nuevo estadio de la primera revolución espacial planetaria o, incluso, una nueva segunda revolución de tal especie.

En pocos años, los que separan 1890 de 1914, un Estado del continente europeo, Alemania, alcanzó el adelanto industrial inglés e incluso llegó a superarle en importantes aspectos de la producción de maquinaria, buques y locomotoras, una vez que Krupp se hubo mostrado, ya en 1868, a la altura de los ingleses en la construcción de cañones. La guerra mundial de 1914 se inició bajo el nuevo signo. Claro es que los pueblos y sus gobernantes se lanzaron a ella sin darse cuenta de la revolución espacial que se había operado y como si se tratase de una de tantas guerras del siglo XIX. En la Alemania superindustrializada imperaban aún ideales políticos ingleses y las ideas británicas se acataban como clásicas, en tanto que un gigantesco país agrícola, la Rusia zarista, comenzaba en 1914 una guerra mundial y de materiales sin contar con una sola fábrica de motores en su extenso territorio. En realidad, no era menor el paso que separaba el barco de vapor del moderno buque de guerra que el que mediaba entre la galera de remos y el velero. La relación entre el hombre y el mar había variado de nuevo profundamente.

Con la aparición del aeroplano se conquista una nueva, tercera dimensión, que viene a añadirse a mar y tierra. El hombre se alza ahora sobre la superficie del suelo y de las aguas y recibe en sus manos un medio de comunicación de especie totalmente nueva y también un arma nueva por completo. Proporciones y medidas se alteran más aún y las posibilidades de dominio del hombre sobre la naturaleza y sobre otros hombres se extienden a insospechados dominios. Es comprensible que el arma aérea se caracterizase precisamente por ser «arma espacial», ya que los efectos revolucionarios que de ella se derivaron en lo espacial fueron singularmente grandes, inmediatos y evidentes.

Si pensamos además que no sólo las aeronaves surcan el espacio sobre tierras y océanos, sino que también las ondas radiofónicas de las emisoras de todos los países cruzan ininterrumpidamente la atmósfera y dan la vuelta al planeta en un instante, nos será más fácil creer que ahora no se ha conquistado tan sólo una nueva tercera dimensión, sino que se ha irrumpido en un tercer elemento, el *aire,* considerado con nuevo ámbito elemental de la existencia humana. A los dos animales míticos, Leviatán y Behemot, vendría a sumarse un tercero, un gran pájaro. No debemos, sin embargo, precipitarnos especulando con tan trascendentales afirmaciones. Si se piensa en los medios y energías técnico-mecánicos con que el hombre ejerce su señorío del espacio aéreo y se considera los motores de explosión con que son movidas las aeronaves, parece ser más bien el *fuego* el nuevo elemento en que ha irrumpido la actividad del hombre.

No hemos de resolver ahora el problema de los dos nuevos elementos agregados a tierra y mar. Aún se entremezclan aquí demasiado las consideraciones serias con las especulaciones fantásticas y tienen un campo de actividades imprevisible. Según una

antigua teoría, la historia toda del hombre no es sino un viaje a través de los cuatro elementos. Pero si nos ceñimos escuetamente a nuestro tema nos será posible establecer dos conclusiones ciertas y esenciales. Atañe la primera a la transformación del concepto de espacio, unida al nuevo estadio de la revolución espacial. Tal cambio no es menos profundo que el que tuvo lugar en los siglos XVI y XVII del que ya hemos hablado. Los hombres descubrieron entonces que el mundo giraba en un espacio vacío. Hoy no entendemos ya por espacio una simple dimensión de profundidad vacía de todo contenido imaginable. El espacio se nos ha convertido en campo de fuerzas donde despliega el hombre su energía, su actividad y su esfuerzo. Hoy, por vez primera, es posible pensar algo que no lo hubiera sido en ninguna época anterior y que un filósofo alemán contemporáneo ha expresado así: El mundo no está en el espacio; por el contrario, es el espacio el que está en el mundo[*].

Nuestra segunda conclusión se refiere a la relación elemental entre tierra y mar. El mar no es ya hoy un elemento como en los tiempos de balleneros y corsarios. La técnica actual de los medios de comunicación e información han hecho de él un espacio en el sentido que venimos dando a esta palabra. En tiempo de paz, cualquier armador puede conocer hoy, al día y a la hora incluso, en qué punto del océano se encuentra su barco que navega por alta mar. Con ello ha cambiado radicalmente para los hombres el mundo en los mares, respecto a la época de la navegación a vela. Siendo así no procede ya tampoco el reparto de tierras y mares que sirvió de base a lo que fue hasta la fecha unión del dominio del mar con el dominio del mundo. Desaparecen los fundamentos de la conquista inglesa del océano, y con ellos el *nomos* hasta hoy existente en la tierra.

En su lugar, un nuevo *nomos* de nuestro planeta surge incontenible e inevitable. Lo reclaman las nuevas relaciones entre el hombre y los elementos nuevos y viejos; la alteración de las dimensiones y las condiciones de la existencia humana lo impone. Muchos sólo verán en él la destrucción y la muerte. Algunos creerán llegado el fin del mundo. En realidad vivimos únicamente el fin de la relación entre tierra y mar que rigió hasta ahora. Sin embargo, el temor humano ante lo desconocido es, muchas veces, tan grande como su horror ante el vacío, aunque lo nuevo sea superación de ese vacío. Por eso, muchos ven sólo desorden sin sentido donde en realidad un nuevo sentido está luchando por lograr un nuevo orden. Es verdad que el viejo *nomos* se hunde sin duda y con él todo un sistema de medidas, normas y proporciones tradicionales. Pero el venidero no es, sin embargo, ausencia de medida ni pura nada hostil al *nomos.* Incluso en la más encarnizada lucha de nuevas y antiguas fuerzas nacen medidas justas y se forman proporciones sensatas.

> También aquí hay dioses y aquí reinan,
> grande es su medida[**].

---

[*] Cf. M. Heidegger, *Ser y tiempo,* trad., prólogo y notas de J. E. Rivera C., Trotta, Madrid, 2006[3], p. 136.

[**] *Auch hier sind Götter und walten / Groß ist ihr Maß* (F. Hölderlin, «Der Wanderer» [El viajero], en *Sämtliche Werke und Briefe,* Carl Hanser, München, 1989[5], p. 293).

NOTA FINAL

> «Así como la tierra, el suelo firme, es la condición para el principio de la vida familiar, así el *mar* es la condición para la industria, el elemento vivificante que la impulsa hacia el exterior.»

(G. F. W Hegel, *Grundlinien der Philosophie des Rechts,* § 247*)

Dejo al atento lector la tarea de encontrar en mis reflexiones el inicio de un intento de desarrollar este parágrafo 247, de un modo análogo al que los parágrafos 243-246 fueron desarrollados por el marxismo.

Carl Schmitt
10 de abril de 1981

La primera edición de este libro apareció en Leipzig en 1942; la segunda en Stuttgart en 1954.

* *Principios de la filosofía del derecho,* trad. y prólogo de J. L. Vermal, Edhasa, Barcelona, 1988, p. 310. [*N. del E.*]